Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

L 28

Edizione in lingua italiana

Legislazione

62° anno

31 gennaio 2019

Sommario

II *Atti non legislativi*

REGOLAMENTI

★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 della Commissione, del 24 gennaio 2019, che reca norme dettagliate per l'attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e abroga il regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione** ([1]) 1

([1]) Testo rilevante ai fini del SEE.

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/123 DELLA COMMISSIONE

del 24 gennaio 2019

che reca norme dettagliate per l'attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e abroga il regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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») ([1]), in particolare l'articolo 6, paragrafi 4 e 7,

considerando quanto segue:

(1) Le funzioni di rete dovrebbero costituire un servizio di interesse generale per la rete europea di gestione del traffico aereo (*European air traffic management network* - EATMN, di seguito «la rete») o nel contesto di quest'ultima. Tali funzioni dovrebbero contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo garantendo il livello richiesto di prestazioni, interoperabilità, compatibilità e coordinamento delle attività, ivi comprese le attività tese a ottimizzare l'uso di risorse limitate.

(2) La configurazione della rete delle rotte europee, la gestione della capacità della rete e dei flussi di traffico aereo e il coordinamento delle risorse limitate, di cui al regolamento (CE) n. 551/2004, dovrebbero lasciare impregiudicate la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo e le responsabilità degli stessi per quanto attiene all'ordine pubblico e alla pubblica sicurezza e in materia di difesa, conformemente al regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]).

(3) La rete dovrebbe includere tutti i componenti fisici e operativi che determinano le prestazioni degli aeromobili, in particolare la puntualità e l'efficienza di volo, nello spazio aereo all'interno della regione europea (EUR) dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), in cui gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo.

(4) La rete delle rotte europee dovrebbe essere configurata in modo da migliorare l'efficienza delle rotte secondo una prospettiva «gate-to-gate» lungo tutte le fasi del volo, con particolare attenzione all'efficienza di quest'ultimo e agli aspetti ambientali.

(5) Si rendono necessarie azioni operative volte a sviluppare strutture efficienti dello spazio aereo e a gestire la capacità disponibile, al fine di garantire il costante miglioramento delle operazioni di rete nel cielo unico europeo e contribuire agli obiettivi prestazionali a livello europeo. Tali azioni operative dovrebbero consentire un uso efficiente dello spazio aereo e assicurare che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie preferite.

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.
([2]) 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).

(6) La funzione di gestione del flusso di traffico aereo (*Air Traffic Flow Management*, ATFM) è parte integrante delle funzioni di rete allo scopo di ottimizzare la capacità disponibile nell'uso dello spazio aereo. È pertanto opportuno che tale funzione sia ulteriormente dettagliata, tenendo in debito conto il regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione ([3]).

(7) Il regolamento (CE) n. 551/2004 prevede l'adozione di norme di attuazione dettagliate per coordinare e armonizzare i processi e le procedure atti a migliorare l'efficienza della gestione delle frequenze aeronautiche. Le norme di attuazione dettagliate dovrebbero anche assicurare la funzione centrale di coordinamento per l'individuazione tempestiva e la risoluzione dei fabbisogni di frequenza a sostegno delle attività di configurazione e gestione della rete.

(8) L'attività dell'ICAO in materia di configurazione delle rotte, di gestione del flusso di traffico aereo e di frequenza e gestione dei codici dei transponder radar dovrebbe costituire la base da cui partire per l'ottimizzazione dello sviluppo e del funzionamento della rete.

(9) Gli obblighi degli Stati membri nei confronti dell'ICAO per quanto riguarda la configurazione delle rotte, la gestione del flusso di traffico aereo, la frequenza e la gestione dei codici dei transponder radar dovrebbero essere rispettati e attuati in modo più efficace per la rete. Il gestore della rete dovrebbe fornire il coordinamento e il sostegno necessari.

(10) L'attuazione della funzione di gestione del flusso di traffico aereo (ATFM) dovrebbe lasciare impregiudicato il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio ([4]). Gli aeroporti che costituiscono punti di ingresso e di uscita della rete sono fondamentali per l'efficienza complessiva della stessa. Per questo motivo tale funzione dovrebbe permettere il collegamento con i gestori aeroportuali che svolgono compiti di coordinatori di terra al fine di ottimizzare la capacità a terra. In tal modo si migliorerebbe la capacità complessiva della rete. È inoltre opportuno stabilire procedure atte a migliorare la coerenza tra le bande orarie aeroportuali e i piani di volo allo scopo di ottimizzare la capacità disponibile della rete, compresi gli aeroporti.

(11) L'assegnazione dello spettro radio avviene nell'ambito dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni (UIT). Gli Stati membri hanno la responsabilità di comunicare all'UIT i loro requisiti in materia di aviazione civile e, successivamente, di utilizzare in maniera ottimale la banda di frequenza assegnata al traffico aereo generale. La decisione n. 676/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([5]) istituisce una politica e un quadro normativo in tale ambito.

(12) L'ICAO ha elaborato orientamenti pertinenti ai codici dei transponder radar, compresi i codici dell'interrogatore modo S, nonché alle funzioni di radiofrequenza. Gestisce inoltre un sistema di assegnazioni delle frequenze di registrazione a scopi generali di traffico aereo nella regione europea dell'ICAO. Queste attività sono attualmente facilitate da Eurocontrol, che agisce in qualità di gestore della rete.

(13) Gli eventi legati all'abbattimento del volo MH 17 nello spazio aereo dell'Ucraina il 17 luglio 2014 e all'attentato terroristico nell'aeroporto di Bruxelles-National il 22 marzo 2016 hanno dimostrato la necessità di disporre di un entità centrale che possa contribuire al coordinamento delle misure di attenuazione a livello locale, regionale e di rete al fine di garantire una risposta tempestiva a future situazioni di crisi che interessino l'aviazione.

(14) Il gestore della rete dovrebbe agire in qualità di organismo imparziale e competente per svolgere, in modo efficace e con le risorse adeguate, i compiti necessari all'esecuzione delle funzioni di rete di cui al regolamento (CE) n. 551/2004. L'aspirante gestore della rete dovrebbe dimostrare di possedere i mezzi e le risorse che intende assicurare per soddisfare gli obblighi imposti a tale organismo. Il gestore della rete dovrebbe essere rappresentato da un amministratore appartenente all'organismo designato quale gestore della rete.

(15) Si ritiene vantaggioso disporre di un unico organismo che coordini le varie funzioni di rete a sostegno delle azioni intraprese a livello locale e subregionale per sviluppare e agevolare la coerenza degli obiettivi di rete operativi e strategici a breve e lungo termine, in linea con gli obiettivi prestazionali. È tuttavia opportuno che le funzioni di rete siano svolte dai soggetti operativi interessati e dal gestore della rete, nonché a livello di Stati membri e di blocchi funzionali di spazio aereo, conformemente alle responsabilità definite nel presente regolamento.

([3]) Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione, del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo (GU L 80 del 26.3.2010, pag. 10).

([4]) Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1).

([5]) Decisione n. 676/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, relativa ad un quadro normativo per la politica in materia di spettro radio nella Comunità europea (Decisione spettro radio) (GU L 108 del 24.4.2002, pag. 1).

(16) Nel 2017 la Commissione ha riesaminato la governance, gli accordi finanziari, la base di costo e l'efficienza in termini di costi delle funzioni di rete. Da tale revisione è emerso, tra l'altro, che il gestore della rete dovrebbe beneficiare di una governance rafforzata e di una maggiore autonomia di gestione.

(17) Le funzioni di rete dovrebbero essere fornite in modo efficiente sotto il profilo dei costi, evitando in particolare qualsiasi duplicazione degli sforzi.

(18) È opportuno definire con chiarezza le funzioni e i compiti del gestore della rete per quanto riguarda l'attuazione delle funzioni di rete e le prestazioni della stessa. Dovrebbero essere compresi servizi o attività che vadano realizzati a livello centrale a beneficio dei soggetti operativi interessati, in conformità agli accordi di lavoro e ai processi operativi concordati con tali soggetti.

(19) I compiti affidati al gestore della rete in merito al monitoraggio delle infrastrutture e dei servizi comuni di supporto alla rete dovrebbero essere svolti tenendo pienamente conto dei pareri degli Stati membri e dei soggetti operativi interessati.

(20) È opportuno coinvolgere il gestore della rete nella preparazione dei piani e delle azioni operative riguardanti l'esecuzione delle funzioni di rete a livello nazionale e subregionale nei casi in cui tali piani e azioni si ripercuotano sulle prestazioni della rete.

(21) Per garantire prestazioni della rete adeguate, il piano operativo della rete dovrebbe comprendere azioni operative e valori di riferimento locali che tengano conto dell'evoluzione delle condizioni della rete e siano tesi a conseguire gli obiettivi prestazionali a livello di Unione. Il gestore della rete dovrebbe inoltre individuare i vincoli operativi e gli ostacoli e suggerire le azioni opportune.

(22) L'applicazione dei principi di sana gestione è essenziale per migliorare costantemente la gestione del flusso di traffico aereo nell'Unione in quanto si anticipa la crescita del traffico aereo e si utilizza al meglio la capacità disponibile, riducendo nel contempo l'impatto ambientale del flusso di traffico aereo. È pertanto necessario istituire un quadro comune per la pianificazione e l'attuazione dei miglioramenti delle prestazioni della rete. A tal fine è opportuno elaborare un piano strategico e un piano operativo a livello di rete.

(23) Il gestore della rete e i soggetti operativi interessati dovrebbero lavorare in stretta cooperazione allo scopo di migliorare la gestione del flusso di traffico aereo e, se del caso, adottare misure correttive. Il gestore della rete dovrebbe, in particolare, poter introdurre misure di ATFM per sfruttare al meglio la capacità disponibile e promuovere la migliore offerta di tale capacità da parte dei settori ATC.

(24) Le funzioni di rete dovrebbero lasciare impregiudicato l'articolo 13 del regolamento (CE) n. 549/2004, inteso a salvaguardare interessi essenziali di sicurezza e difesa. Le funzioni di rete dovrebbero anche lasciare impregiudicata l'applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo di cui all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 551/2004.

(25) È opportuno che vi sia coordinamento tra le funzioni di rete e le operazioni organizzate al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.

(26) L'efficacia delle operazioni militari nonché la cooperazione e il coordinamento dei settori civile e militare sono estremamente importanti per il raggiungimento degli obiettivi previsti. Il presente regolamento non dovrebbe riguardare le decisioni relative al contenuto, alla portata o allo svolgimento di operazioni militari né all'addestramento eseguito nell'ambito del regime operativo di traffico aereo. È tuttavia importante che siano contemplate le interfacce tra tali operazioni e le attività disciplinate dal presente regolamento nell'interesse della sicurezza e dell'efficienza reciproca.

(27) È necessario garantire l'esecuzione tempestiva ed efficace delle funzioni di rete e sostenere il gestore della rete nello svolgimento dei suoi compiti, istituendo un quadro efficiente per la consultazione dei soggetti operativi interessati e stabilendo gli opportuni accordi di lavoro e processi operativi.

(28) È opportuno organizzare consultazioni efficaci con i soggetti interessati a livello nazionale, di blocchi funzionali di spazio aereo e di rete.

(29) Al fine di garantire una governance adeguata per l'esecuzione delle funzioni di rete, dovrebbe essere istituito un consiglio di gestione della rete.

(30) Al fine di garantire un processo decisionale efficace, il consiglio di gestione della rete dovrebbe consistere in un numero limitato di membri con responsabilità operative e gestionali e ampie conoscenze e competenze nel settore della gestione del traffico aereo (*air traffic management*, ATM). Tali membri dovrebbero assicurare una rappresentanza equilibrata degli interessi di tutti i soggetti interessati. Anche i fornitori di servizi di navigazione aerea dei paesi associati che contribuiscono ai lavori del gestore della rete, attraverso i loro rappresentanti, dovrebbero avere la facoltà di partecipare al consiglio di gestione della rete.

(31) Il consiglio di gestione della rete dovrebbe essere coadiuvato, nel prendere le proprie decisioni, da un gruppo di lavoro sulle operazioni composto di gestori operativi e incaricato di fornire al consiglio l'analisi e la consulenza opportune in merito alle operazioni.

(32) Al fine di garantire la gestione efficace delle crisi a livello di rete e sostenere la cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi, è opportuno istituire una rete di punti di contatto nazionali. I punti di contatto dovrebbero agevolare il coinvolgimento delle autorità nazionali e assicurare una stretta cooperazione con le strutture corrispondenti a livello di Stati membri in caso di crisi.

(33) Considerando la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo e i requisiti degli stessi per quanto attiene all'ordine pubblico e alla pubblica sicurezza e in materia di difesa, nonché le loro responsabilità relative alle funzioni di rete, gli Stati membri dovrebbero essere informati e consultati in merito a tutte le misure che si ripercuotono in misura significativa sulle prestazioni della rete. La Commissione dovrebbe avvalersi al meglio delle previste riunioni del comitato per tenere conto delle opinioni espresse in tale sede.

(34) È auspicabile che la dotazione finanziaria del gestore della rete gli consenta di raggiungere gli obiettivi specificati nel sistema di prestazioni e di realizzare il proprio programma di lavoro. È opportuno che tale dotazione sia chiaramente distinta dal resto del bilancio dell'organismo designato quale gestore della rete, ove detto organismo svolga anche altre attività. Il consiglio di gestione della rete dovrebbe confermare la coerenza della dotazione finanziaria del gestore della rete con il programma di lavoro annuale di quest'ultimo.

(35) La Commissione dovrebbe garantire l'opportuna supervisione del gestore della rete. Tale supervisione dovrebbe tenere conto del ruolo dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea in quanto autorità competente per la certificazione e la sorveglianza del gestore della rete.

(36) I paesi terzi che hanno concluso un accordo con l'Unione dovrebbero essere coinvolti nella definizione e nell'attuazione delle funzioni di rete al fine di rafforzare la dimensione paneuropea del cielo unico europeo.

(37) Il presente regolamento tiene nella debita considerazione l'esperienza maturata con l'esecuzione delle funzioni di rete dal 2011 e stabilisce norme comuni rivedute per l'esecuzione delle funzioni di rete. È pertanto opportuno abrogare il regolamento (UE) n. 677/2011 ([6]).

(38) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce norme dettagliate per l'attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (funzioni di rete) a norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004. Esso stabilisce altresì norme per la gestione delle crisi della rete.

2. Le funzioni di rete disciplinate dal presente regolamento sono le seguenti:

a) la configurazione della rete delle rotte europee (*European Route Network Design*, ERND);

([6]) Regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/2010 (GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1).

b) la gestione del flusso di traffico aereo (ATFM) di cui all'articolo 6, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 551/2004 e al regolamento (UE) n. 255/2010;

c) per quanto concerne il coordinamento delle risorse limitate:

i) le radiofrequenze comprese nelle bande di frequenza aeronautiche utilizzate dal traffico aereo generale;

ii) i codici dei transponder radar.

3. Ai fini dell'attuazione delle funzioni di rete, il presente regolamento si applica agli Stati membri, al gestore della rete, all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia»), agli utenti dello spazio aereo, ai fornitori di servizi di navigazione aerea, ai gestori aeroportuali e ai coordinatori delle bande orarie aeroportuali a livello locale, nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo.

4. Il presente regolamento si applica allo spazio aereo all'interno della regione EUR dell'ICAO, in cui gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 11, del regolamento (CE) n. 549/2004. Il presente regolamento può applicarsi anche allo spazio aereo all'interno delle regioni EUR, NAT, AFI e MID dell'ICAO, in cui i paesi terzi di cui all'articolo 24, paragrafo 1, sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 549/2004, all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione e all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione ([7]).

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

1) «risorse limitate»: la fornitura dei mezzi utilizzati per il funzionamento efficace dell'ATM, la cui disponibilità è limitata e che sono coordinati a livello centrale dal gestore della rete per garantire le prestazioni della rete europea di gestione del traffico aereo (la rete);

2) «banda di frequenza aeronautica»: voce della tabella dei regolamenti radio per l'assegnazione delle frequenze dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni, relativa a una determinata banda di frequenza nella quale vengono assegnate frequenze per il traffico aereo generale;

3) «gestore aeroportuale»: l'ente che, in via esclusiva o unitamente ad altre attività, ha il compito, in virtù di disposizioni legislative o regolamentari nazionali, di amministrare e gestire le strutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato;

4) «coordinatore delle bande orarie aeroportuali»: una persona fisica o giuridica qualificata nominata a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 95/93;

5) «soggetti operativi interessati»: gli utenti civili e militari dello spazio aereo, i fornitori civili e militari di servizi di navigazione aerea e i gestori aeroportuali che operano nello spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 4;

6) «gestore della rete»: l'organismo incaricato di svolgere i compiti richiesti per l'esecuzione delle funzioni di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004;

7) «paesi associati»: i paesi terzi membri di Eurocontrol, diversi da quelli che partecipano ai lavori del gestore della rete a norma dell'articolo 24, paragrafo 1;

8) «sistema di prestazioni»: il quadro normativo teso a migliorare le prestazioni dei servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete nel cielo unico europeo, di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004;

([7]) Regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, del 23 dicembre 2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo (GU L 342 del 24.12.2005, pag. 20).

9) «processo decisionale cooperativo»: processo nel quale le decisioni vengono assunte sulla base dell'interazione e della consultazione con gli Stati membri, i soggetti operativi interessati e altri attori, a seconda dei casi, a norma degli articoli 15, 16 e 17;

10) «organo di valutazione delle prestazioni»: il gruppo indipendente di esperti della prestazione dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete nel cielo unico europeo, istituito dalla decisione di esecuzione (UE) 2016/2296 della Commissione ([8]);

11) «consiglio di gestione della rete»: il consiglio istituito dal presente regolamento, che monitora e orienta l'esecuzione delle funzioni di rete, compreso l'espletamento dei compiti del gestore della rete, a norma dell'articolo 18;

12) «azione operativa»: l'azione a livello locale, nazionale, di blocco funzionale di spazio aereo o di rete, secondo quanto stabilito nel piano operativo della rete, frutto di un processo decisionale cooperativo tra i soggetti operativi interessati e il gestore della rete;

13) «crisi della rete»: stato di incapacità a fornire il livello richiesto di servizio di navigazione aerea, che comporta una perdita importante di capacità della rete, o 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 a causa di una situazione insolita e imprevista;

14) «cooperazione civile-militare»: l'interazione fra le autorità e i componenti di ATM civili e militari di cui all'articolo 3, paragrafo 1, necessaria a garantire un uso sicuro, efficiente e armonioso dello spazio aereo;

15) «rotta condizionale (CDR)»: una rotta ATS disponibile esclusivamente per la pianificazione dei voli e utilizzata a determinate condizioni;

16) «organismi rappresentativi europei»: qualsiasi soggetto fisico o giuridico che rappresenta gli interessi di una o più categorie di soggetti operativi interessati a livello europeo;

17) «punto di contatto nazionale»: nel contesto della gestione delle crisi, le persone responsabili, negli Stati membri, del collegamento con le pertinenti strutture e organizzazioni nazionali di gestione delle crisi e con la cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi;

18) «impatto sulla rete»: nel contesto della funzione di radiofrequenza di cui all'allegato III, una situazione in cui l'assegnazione di una radiofrequenza comporta il degrado, l'ostruzione o l'interruzione del funzionamento di una o più assegnazioni di radiofrequenze della rete o compromette l'uso ottimale delle bande di frequenza aeronautiche nell'ambito di applicazione del presente regolamento;

19) «configurazione 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;

20) «utilizzo dello spazio aereo»: le modalità secondo cui lo spazio aereo viene utilizzato a fini operativi;

21) «spazio aereo con rotte libere»: uno spazio aereo specifico nell'ambito del quale gli utenti possono liberamente pianificare le proprie rotte tra un punto di ingresso e un punto di uscita, senza riferirsi alla rete di rotte ATS;

22) «settore di controllo del traffico aereo ("settore ATC")»: un volume definito di spazio aereo sul quale un team di controllori esercita la responsabilità in materia di ATC in un dato momento;

23) «rotta richiesta dall'utente»: la rotta richiesta, dichiarata dagli operatori di aeromobili in fase di configurazione dello spazio aereo per soddisfare le loro esigenze;

24) «configurazione di settore»: un sistema che unisce i settori dello spazio aereo al fine di garantire che i requisiti operativi siano soddisfatti al meglio e che la disponibilità dello spazio aereo sia ottimizzata;

([8]) Decisione di esecuzione (UE) 2016/2296 della Commissione, del 16 dicembre 2016, che istituisce il gruppo indipendente di esperti designato come organo di valutazione delle prestazioni del cielo unico europeo (GU L 344 del 17.12.2016, pag. 92).

25) «rotta ATS»: una parte specifica della struttura dello spazio aereo configurata per incanalare il flusso di traffico secondo le necessità legate alla fornitura dei servizi di traffico aereo (*air traffic services*, ATS);

26) «assegnazione di frequenza»: l'autorizzazione, concessa da uno Stato membro, all'utilizzo di una radiofrequenza o un canale di radiofrequenza a determinate condizioni.

Articolo 3

Componenti della rete

1. Ai fini del presente regolamento la rete comprende gli aeroporti, le strutture dello spazio aereo e le interfacce che le collegano, nonché le infrastrutture e le capacità operative dell'EATMN destinate, nel loro insieme, agli utenti civili e militari dello spazio aereo.

2. I soggetti operativi interessati e il gestore della rete, entro i limiti delle rispettive competenze, pianificano, progettano, gestiscono e monitorano i componenti della rete di cui al paragrafo 1 conformemente al piano strategico e al piano operativo della rete, di cui rispettivamente agli articoli 8 e 9, al fine di migliorare l'efficienza, l'interoperabilità e la connettività della rete e agevolare il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello locale e dell'Unione, come stabilito nel sistema di prestazioni.

CAPO II

ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DELLE FUNZIONI DI RETE

Articolo 4

Nomina del gestore della rete e compiti del gestore della rete a seguito della sua nomina

1. La nomina del gestore della rete avviene mediante decisione della Commissione adottata a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004. La decisione in oggetto comprende i termini e le condizioni della nomina, ivi compreso il finanziamento del gestore della rete.

2. Il periodo di nomina del gestore della rete ha una durata minima di due periodi di riferimento del sistema di prestazioni di cui all'[*articolo 8 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione* ([9])].

3. Un organismo è nominato gestore della rete solo se soddisfa le seguenti condizioni:

a) ha dimostrato di possedere le competenze e la capacità per svolgere i compiti stabiliti dall'articolo 7;

b) ha descritto i principali obiettivi che intende conseguire durante il periodo di nomina, nonché il modo in cui assicurerà servizi di buona qualità ai soggetti operativi interessati;

c) ha descritto l'approccio e i mezzi che intende utilizzare e ha illustrato in che modo intende espletare i compiti di gestore della rete;

d) se svolge anche attività diverse da quelle attinenti all'esecuzione delle funzioni di rete, ha dimostrato che le suddette attività saranno svolte in modo indipendente dai compiti di gestore della rete stabiliti dall'articolo 7.

4. Il gestore della rete, una volta nominato:

a) è certificato dall'Agenzia conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione ([10]);

b) conserva le competenze operative e tecniche necessarie allo svolgimento dei compiti di cui all'articolo 7 in modo indipendente, imparziale ed efficace sotto il profilo dei costi;

([9]) [Regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete (GU L 128 del 9.5.2013, pag. 1)].

([10]) Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1º marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011 (GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1).

c) agisce conformemente alle disposizioni in materia di governance e consultazione di cui ai capi III e V;

d) evita conflitti di interesse;

e) rispetta la pertinente normativa dell'Unione nello svolgimento dei suoi compiti;

f) gestisce in modo sicuro i dati sensibili;

g) è rappresentato da un amministratore responsabile dell'esecuzione dei compiti del gestore della rete e della gestione delle risorse umane e finanziarie di quest'ultimo.

5. La Commissione monitora regolarmente i lavori del gestore della rete e valuta il rispetto, da parte di quest'ultimo, delle condizioni di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo e dei compiti stabiliti dall'articolo 7.

Articolo 5

Valutazione

Al più tardi dopo ogni periodo di riferimento del sistema di prestazioni, la Commissione valuta se le funzioni di rete siano state svolte in maniera adeguata e se il gestore della rete esegua i propri compiti in modo efficace, a norma dell'articolo 4, paragrafo 4.

Articolo 6

Condizioni di revoca

1. Le seguenti condizioni giustificano la revoca della nomina del gestore della rete da parte della Commissione:

a) il mancato rispetto dei requisiti di cui all'articolo 4 e alla decisione della Commissione relativa alla nomina del gestore della rete;

b) la grave e persistente incapacità di raggiungere i propri obiettivi prestazionali.

2. Il gestore della rete definisce e attua misure adeguate per garantire la continuità del servizio nell'esecuzione delle funzioni di rete in caso di revoca della nomina, fino a quando non sarà nominato gestore della rete un altro organismo.

Articolo 7

Compiti del gestore della rete

1. Il gestore della rete contribuisce all'esecuzione delle funzioni di rete e a tal fine:

a) predispone e tiene aggiornato il piano strategico della rete di cui all'articolo 8, in linea con il sistema di prestazioni e il piano generale ATM, tenendo conto del pertinente piano di navigazione aerea europeo dell'ICAO e dei relativi documenti;

b) predispone il piano operativo della rete di cui all'articolo 9 per attuare il piano strategico della rete, riguardante gli anni civili del periodo di riferimento e i periodi annuali, stagionali, settimanali e giornalieri;

c) sviluppa, organizza e fornisce una funzione integrata di configurazione della rete delle rotte europee, come stabilito nell'allegato I;

d) coordina il flusso di traffico aereo e la gestione della capacità e, tramite l'unità centrale di ATFM, coordina ed esegue le misure di ATFM di cui all'allegato II;

e) assolve alla funzione centrale di coordinamento delle radiofrequenze, come prescritto dall'articolo 6, paragrafo 4, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 551/2004 e come stabilito nell'allegato III, compresa la tenuta di un registro centrale che riporti tutti i dati relativi alle assegnazioni di radiofrequenze;

f) coordina i processi di assegnazione dei codici dei transponder radar, come stabilito nell'allegato IV;

g) organizza la gestione e l'esecuzione delle funzioni di rete;

h) fornisce coordinamento e sostegno alla gestione delle crisi della rete a norma degli articoli 19 e 21 e chiede l'intervento della cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi (*European Aviation Crisis Coordination Cell*) previa consultazione della Commissione;

i) garantisce il coordinamento, relativamente alle funzioni di rete, con le regioni dell'ICAO diverse dalla regione EUR e con i paesi che non partecipano ai lavori del gestore della rete;

j) stabilisce, aggiorna ed esegue il programma di lavoro pluriennale del gestore della rete e il relativo bilancio;

k) sviluppa e attua un sistema di allerta o di allarme per fornire alla Commissione i dati basati sull'analisi dei piani di volo, al fine di monitorare l'osservanza dei divieti operativi imposti ai vettori aerei dal regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio ([11]) e/o di altre misure di sicurezza;

l) fornisce il sostegno richiesto dall'ICAO per i compiti attinenti all'esecuzione delle funzioni di rete all'interno della regione EUR dell'ICAO, fatta salva la conclusione di accordi di cooperazione con l'ICAO.

2. Il gestore della rete contribuisce altresì al continuo miglioramento delle operazioni di rete nel cielo unico europeo e alle prestazioni complessive della rete, in particolare per quanto riguarda l'attuazione del sistema di prestazioni. Nello specifico, il gestore della rete:

a) assicura che il piano strategico e il piano operativo della rete contribuiscano al conseguimento degli obiettivi al livello dell'Unione e dei relativi obiettivi prestazionali a livello locale e monitora l'attuazione dei piani;

b) predispone un piano di prestazioni della rete conformemente al sistema di prestazioni e procede alla sua attuazione, previa approvazione della Commissione;

c) avvia, sostiene e coordina la cooperazione tra i soggetti operativi interessati nell'elaborazione e nell'attuazione delle azioni operative volte a garantire un uso efficiente dello spazio aereo e delle capacità disponibili e a ridurre i ritardi della rete;

d) individua, nel piano operativo della rete, tutte le iniziative a sostegno dello sviluppo del coordinamento transfrontaliero e della fornitura di servizi transfrontalieri di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea, evidenziando quelle da cui dipende in modo particolare la realizzazione del piano di prestazioni della rete;

e) individua i rischi operativi per la sicurezza a livello di rete in cooperazione con i soggetti operativi interessati e valuta il rischio connesso alla sicurezza della rete, per poi segnalarli all'Agenzia;

f) fornisce ai soggetti operativi interessati, alle autorità competenti degli Stati membri e alla Commissione informazioni sulle previsioni di traffico e sull'analisi delle prestazioni operative nel contesto dell'attuazione del sistema di prestazioni;

g) coadiuva i soggetti operativi interessati nella preparazione e nell'attuazione di piani di transizione per la realizzazione di importanti miglioramenti dello spazio aereo o del sistema di ATM;

h) elabora le procedure per l'assegnazione del ritardo ATFM mediante il processo decisionale cooperativo e organizza un processo di adeguamento post-operazioni cui partecipino i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli aeroporti e le autorità nazionali di vigilanza allo scopo di affrontare le questioni che riguardano la misurazione, la classificazione e l'assegnazione del ritardo ATFM;

i) coadiuva i soggetti operativi interessati nell'attuazione dell'uso flessibile dello spazio aereo in conformità al regolamento (CE) n. 2150/2005.

3. Per svolgere i compiti di cui ai paragrafi 1 e 2, il gestore della rete:

a) garantisce la disponibilità di strumenti, processi e dati coerenti a sostegno del processo decisionale cooperativo a livello di rete e fa sì che tali dati siano condivisi. Questi ultimi comprendono, in particolare, l'elaborazione dei piani di volo, i sistemi europei di gestione dei dati e le informazioni aeronautiche pertinenti per l'esecuzione delle funzioni di rete, nonché un portale elettronico di informazioni integrate, accessibile alle parti interessate cui si applica l'articolo 3 *bis* del regolamento (CE) n. 551/2004;

([11]) 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).

b) offre un approccio consolidato e coordinato a tutte le attività di pianificazione e gestione della rete, comprese le attività di monitoraggio e miglioramento delle sue prestazioni complessive, al fine di migliorarne l'efficienza, l'interoperabilità e la connettività;

c) contribuisce alle modifiche dei documenti dell'ICAO relativi alle funzioni di rete a seguito dei processi dell'Unione;

d) fornisce sostegno ai soggetti operativi interessati nell'esecuzione dei loro obblighi e nella realizzazione dei sistemi e delle procedure per la gestione del traffico aereo o per i servizi di navigazione aerea (ATM/ANS) conformemente al piano generale ATM, in particolare i progetti comuni predisposti in conformità al regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione ([12]);

e) assiste la Commissione e il gestore della realizzazione di cui all'articolo 9 del regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 nella predisposizione, nell'adozione e nell'attuazione dei progetti comuni a norma dell'articolo 5 di tale regolamento;

f) concorda meccanismi di cooperazione con il gestore della realizzazione a norma dell'articolo 9, paragrafo 7, lettera a), e dell'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013;

g) monitora le prestazioni delle infrastrutture rilevanti per l'esecuzione delle funzioni di rete, ossia:

   i) la copertura dei sistemi di navigazione terrestri a sostegno dell'implementazione e del funzionamento delle applicazioni di navigazione;

   ii) la copertura dei sistemi di navigazione spaziali a sostegno dell'implementazione e del funzionamento delle applicazioni di navigazione sulla base delle informazioni fornite:

      a) dal centro di riferimento Galileo (GRC) per le costellazioni di base dei sistemi globali di navigazione satellitare (GNSS);

      b) dal fornitore di servizi del Servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria (EGNOS) per il sistema EGNOS;

   iii) gli interrogatori di sorveglianza e l'avionica;

   iv) comunicazioni via sistemi di collegamento dati;

   v) l'impianto di prevenzione delle collisioni in volo (ACAS);

   vi) altimetria aerea;

h) sviluppa, organizza e fornisce servizi comuni di supporto alla rete attinenti alle funzioni di rete richieste dai soggetti operativi interessati ed effettuati in maniera centralizzata a beneficio delle prestazioni operative della rete e per ragioni di efficienza in termini di costi, ossia:

   i) il centro di invio messaggi ATM;

   ii) il servizio di gestione degli indirizzi della rete;

i) fornisce sostegno agli enti incaricati delle inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile o dell'analisi degli eventi che li hanno provocati, come disposto dal regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio ([13]), quando i suddetti enti richiedono tale assistenza;

([12]) Regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, relativo alla definizione di progetti comuni, all'assetto di governance e all'indicazione di incentivi a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa (GU L 123 del 4.5.2013, pag. 1).

([13]) Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35).

j) scambia dati operativi con i soggetti operativi interessati, a norma dell'articolo 13 del regolamento (CE) n. 550/2004;

k) raccoglie, consolida e analizza tutti i dati di cui agli allegati da I a VI e fornisce tali dati alla Commissione, all'Agenzia e all'organo di valutazione delle prestazioni, in base alle loro richieste.

4. Il gestore della rete risponde alle richieste specifiche della Commissione, degli Stati membri o dell'Agenzia per quanto riguarda informazioni, consulenza, analisi o altri compiti accessori analoghi connessi alle varie funzioni.

Articolo 8

Piano strategico della rete

1. Il gestore della rete stabilisce e aggiorna il piano strategico della rete, assicurandone la coerenza con il piano generale ATM e avvalendosi del processo decisionale cooperativo. Il piano strategico della rete orienta lo sviluppo a lungo termine della rete, è allineato ai periodi di riferimento del sistema di prestazioni e copre il periodo di nomina del gestore della rete.

2. Il piano strategico della rete è istituito sulla base del modello di cui all'allegato V. È convalidato dal consiglio di gestione della rete e approvato dalla Commissione previa consultazione degli Stati membri.

3. L'obiettivo del piano strategico della rete è conseguire gli obiettivi prestazionali per le funzioni di rete fissati nel sistema di prestazioni.

4. Il piano strategico della rete è aggiornato almeno dodici mesi prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento.

Articolo 9

Piano operativo della rete

1. Il gestore della rete stabilisce un piano operativo dettagliato della rete in cooperazione con i soggetti operativi interessati per dare attuazione al piano strategico della rete a livello operativo, a breve e medio termine, mediante un processo decisionale cooperativo.

2. Il piano operativo della rete riguarda gli anni civili del periodo di riferimento e dei periodi annuali, comprese le azioni operative in essi contenute.

3. Il piano operativo della rete contiene le informazioni di cui all'allegato VI. Il piano operativo della rete è approvato dal consiglio di gestione della rete.

4. Il piano operativo della rete comprende, in particolare:

a) i requisiti prestazionali operativi della rete e i valori di riferimento locali del ritardo ATFM al fine di contribuire al conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione;

b) le azioni operative che contribuiscono al conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e degli obiettivi prestazionali locali nel sistema di prestazioni che copre gli anni civili del periodo di riferimento e i periodi annuali, stagionali, settimanali e giornalieri, tenendo conto delle previsioni di traffico più recenti e della loro evoluzione.

5. Il piano operativo della rete comprende le azioni operative riguardanti tutte le funzioni di rete e i requisiti militari, se tali requisiti sono soddisfatti dagli Stati membri. Tali azioni operative sono determinate mediante un processo decisionale cooperativo e la loro coerenza reciproca è valutata dal gestore della rete.

6. Se individua vincoli operativi e ostacoli che impediscono il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e locale, il gestore della rete suggerisce ulteriori azioni operative. Queste ultime vengono determinate mediante un processo decisionale cooperativo.

7. I fornitori di servizi di navigazione aerea e i gestori aeroportuali assicurano che i loro piani siano in linea con il piano operativo della rete e attuano le azioni operative di cui al paragrafo 4, lettera b).

8. Il gestore della rete aggiorna il piano operativo della rete secondo necessità e almeno ogni sei mesi.

Articolo 10

Misure correttive

1. Se non sono raggiunti i livelli di prestazione concordati mediante il processo decisionale cooperativo o se le azioni operative di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera b), non vengono attuate, il gestore della rete, nell'ambito dell'esecuzione dei suoi compiti e fatte salve le responsabilità degli Stati membri, propone le misure correttive che i soggetti operativi interessati dovranno adottare. A tal fine consulta innanzitutto i soggetti operativi interessati colpiti da tali misure; in secondo luogo sottopone per discussione la proposta di misure correttive al gruppo di lavoro sulle operazioni di cui all'articolo 18, paragrafo 2; infine ottiene l'approvazione della proposta di misure correttive da parte del consiglio di gestione della rete. I soggetti operativi interessati colpiti da tali misure mettono in atto queste ultime o, qualora decidano di non applicarle, comunicano le proprie motivazioni al consiglio di gestione della rete.

2. Il gestore della rete informa gli Stati membri e l'autorità nazionale di vigilanza responsabile della sorveglianza dei soggetti operativi interessati dalle misure correttive in merito al contenuto della misura e a qualsiasi aspetto connesso alle modifiche delle prestazioni operative.

3. Gli Stati membri comunicano senza indebito ritardo alla Commissione e al gestore della rete i casi in cui le loro responsabilità ostino all'attuazione delle misure correttive o in cui tale attuazione comporti incongruenze con i piani di prestazioni.

4. Il gestore della rete predispone e aggiorna un registro delle azioni operative e delle misure correttive che i soggetti operativi interessati non hanno attuato, compresi i motivi che ne impediscono l'attuazione, e ne informano la Commissione.

Articolo 11

Relazioni con i soggetti operativi interessati

1. Per monitorare e migliorare le prestazioni complessive della rete, il gestore della rete conclude opportuni accordi di lavoro con i soggetti operativi interessati a norma dell'articolo 17.

2. Il gestore della rete e i soggetti operativi interessati coordinano lo sviluppo e la realizzazione degli strumenti e dei sistemi necessari all'esecuzione delle funzioni di rete per soddisfare i requisiti di cui all'articolo 3, paragrafo 2.

3. I soggetti operativi interessati garantiscono la compatibilità delle azioni operative attuate a livello locale o di blocchi funzionali di spazio aereo con quelle determinate mediante il processo decisionale cooperativo.

4. I soggetti operativi interessati forniscono al gestore della rete i dati pertinenti elencati negli allegati da I a VI, in osservanza di tutte le scadenze e dei requisiti stabiliti con il gestore della rete mediante il processo decisionale cooperativo.

Articolo 12

Relazioni con gli Stati membri

1. Nell'esecuzione dei suoi compiti, il gestore della rete tiene debitamente conto delle responsabilità degli Stati membri per quanto attiene alla sovranità sul loro spazio aereo nonché all'ordine pubblico e alla pubblica sicurezza e in materia di difesa.

2. Gli Stati membri mantengono la propria responsabilità relativamente allo sviluppo dettagliato, all'approvazione e all'istituzione di strutture di spazio aereo per lo spazio aereo di loro competenza.

3. Qualora le autorità degli Stati membri siano coinvolte in questioni operative connesse alle funzioni di rete, in particolare il coordinamento delle risorse limitate di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), il gestore della rete consulta dette autorità nell'ambito del processo decisionale cooperativo; le autorità degli Stati membri danno attuazione ai risultati di tale processo a livello nazionale.

Articolo 13

Relazioni con i blocchi funzionali di spazio aereo

1. Il gestore della rete agisce in stretta collaborazione e si coordina con i fornitori di servizi di navigazione aerea al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo, in particolare per quanto riguarda la pianificazione strategica, la gestione delle attività tattiche giornaliere e la gestione delle capacità.

2. Il gestore della rete stabilisce, in stretta cooperazione con i fornitori di servizi di navigazione aerea al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo, processi, procedure e interfacce armonizzati per agevolare la connettività operativa tra i blocchi funzionali di spazio aereo.

3. Gli Stati membri che collaborano nell'ambito di un blocco funzionale di spazio aereo si adoperano per formulare pareri consolidati in merito alle questioni strategiche delle funzioni di rete di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

4. I fornitori di servizi di navigazione aerea che collaborano nell'ambito di un blocco funzionale di spazio aereo si adoperano per formulare pareri consolidati a sostegno del processo decisionale cooperativo.

Articolo 14

Cooperazione fra i settori civile e militare

1. Gli Stati membri garantiscono un adeguato livello di partecipazione delle autorità militari nazionali a tutte le attività relative all'esecuzione delle funzioni di rete.

2. Gli Stati membri garantiscono un'adeguata rappresentanza dei fornitori militari di servizi di navigazione aerea e degli utenti militari dello spazio aereo nell'ambito del processo di consultazione e degli accordi lavoro predisposti dal gestore della rete.

3. Il gestore della rete provvede affinché siano predisposte le opportune disposizioni per consentire e sostenere il coordinamento con le autorità militari nazionali e con gli altri organi militari pertinenti, compresa l'Agenzia europea per la difesa (AED). L'ambito di tale coordinamento comprende tutti gli aspetti connessi all'esecuzione delle funzioni di rete che hanno un'incidenza sulle attività militari.

4. Le funzioni di ERND e ATFM sono eseguite fatte salve eventuali riserve o restrizioni dello spazio aereo per uso esclusivo o specifico degli Stati membri. Il gestore della rete incoraggia e coordina la disponibilità di rotte condizionali attraverso tali volumi di spazio aereo e facilita la presa in considerazione dei requisiti militari e delle risposte in materia di gestione delle crisi.

CAPO III

GOVERNANCE DELLE FUNZIONI DI RETE

Articolo 15

Processo decisionale cooperativo

1. Gli Stati membri e i soggetti operativi interessati eseguono le funzioni di rete con il sostegno del gestore della rete mediante un processo decisionale cooperativo che comprende i seguenti elementi:

a) il processo di consultazione di cui all'articolo 16;

b) gli accordi di lavoro dettagliati e i processi operativi di cui all'articolo 17.

2. Il gestore della rete assiste il consiglio di gestione della rete nell'adozione di misure connesse alla gestione delle funzioni di rete di cui all'articolo 18.

3. Quando le azioni del gestore della rete sono contestate da uno o più soggetti operativi interessati, il gestore della rete deferisce la questione al consiglio di gestione della rete per consentirne la risoluzione.

Articolo 16

Processo di consultazione

1. Il gestore della rete istituisce un processo per l'adeguata e regolare consultazione delle parti interessate di cui all'articolo 1, paragrafo 3.

2. La consultazione verte sugli accordi dettagliati di lavoro e sui processi operativi di cui all'articolo 17, sul piano strategico della rete, sul piano operativo e sul piano di prestazioni della rete nonché sui progressi compiuti nell'attuazione di tali piani, sulle relazioni trasmesse alla Commissione e sulle questioni operative.

3. Il gestore della rete adegua il processo di consultazione alle esigenze delle singole funzioni di rete. È previsto il coinvolgimento delle autorità degli Stati membri, qualora richiesto, al fine di garantire che gli aspetti normativi siano disciplinati.

4. Qualora i soggetti operativi interessati sostengano che i loro pareri su una questione specifica non sono stati tenuti nella debita considerazione, la questione è deferita per ulteriore esame al gestore della rete. Nel caso in cui non sia possibile risolvere la questione secondo le suddette disposizioni, quest'ultima è deferita al consiglio di gestione della rete per consentirne la risoluzione.

Articolo 17

Accordi di lavoro e processi operativi

1. Il gestore della rete stabilisce accordi di lavoro dettagliati con i soggetti operativi interessati, gli Stati membri, i paesi terzi di cui all'articolo 24, paragrafo 1, e i paesi associati, se del caso, e i processi operativi atti ad affrontare gli aspetti programmatici e operativi connessi con l'esecuzione delle funzioni di rete, tenendo conto in particolare delle caratteristiche e dei requisiti specifici delle singole funzioni di rete specificate negli allegati da I a IV.

2. Il gestore della rete provvede affinché gli accordi di lavoro dettagliati e i processi operativi contengano norme per la notifica alle parti interessate di cui all'articolo 1, paragrafo 3, delle misure correttive risultanti dal processo decisionale cooperativo.

3. Tali accordi di lavoro dettagliati e processi operativi rispettano i requisiti sulla separazione della fornitura di servizi dagli aspetti normativi, di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004.

Articolo 18

Consiglio di gestione della rete

1. Il consiglio di gestione della rete è responsabile delle seguenti attività:

a) la convalida del piano strategico della rete;

b) l'approvazione dei piani operativi della rete;

c) l'approvazione delle proposte di misure correttive di cui all'articolo 10;

d) l'approvazione delle specifiche per i processi di consultazione nonché degli accordi di lavoro dettagliati e dei processi operativi per le funzioni di rete, di cui agli articoli 15 e 17, e del processo di adeguamento post-operazioni di cui all'articolo 7, paragrafo 2, lettera h);

e) l'approvazione del regolamento interno della cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi di cui all'articolo 19, paragrafo 5, e del suo programma di lavoro;

f) il monitoraggio dei progressi compiuti nell'attuazione del piano strategico, del piano operativo e del piano di prestazioni della rete di cui all'articolo 7, paragrafo 2, lettera b), e gestione dei potenziali scostamenti dai piani iniziali;

g) il monitoraggio del processo di consultazione dei soggetti operativi interessati;

h) il monitoraggio delle attività connesse alla gestione delle funzioni di rete e all'espletamento dei compiti del gestore della rete, compresa la qualità dei servizi che quest'ultimo fornisce ai soggetti operativi interessati;

i) il monitoraggio delle attività del gestore della rete relative alle crisi della rete;

j) l'approvazione della relazione annuale di cui all'articolo 22, paragrafo 3;

k) la gestione delle questioni di cui all'articolo 15, paragrafo 3, e all'articolo 16, paragrafo 4, che non siano risolte al livello della singola funzione di rete;

l) la convalida del bilancio annuale del gestore della rete;

m) l'approvazione del proprio regolamento interno;

n) l'approvazione del programma di lavoro di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera j), e monitoraggio della sua attuazione;

o) la convalida del piano di prestazioni della rete di cui all'articolo 7, paragrafo 2, lettera b);

p) l'elaborazione di un parere su eventuali funzioni supplementari da affidare al gestore della rete in applicazione dell'articolo 6, paragrafo 3, o dell'articolo 6, paragrafo 4, lettera c), del regolamento (CE) n. 551/2004;

q) la formulazione di raccomandazioni ai fini del monitoraggio delle prestazioni delle infrastrutture di cui all'articolo 7, paragrafo 3, lettera g), comprese le relative analisi costi/benefici;

r) l'elaborazione di pareri sullo sviluppo e sulla fornitura di servizi comuni di supporto alla rete di cui all'articolo 7, paragrafo 3, lettera h), comprese le relative analisi costi/benefici;

s) l'approvazione degli accordi di cooperazione di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera l), all'articolo 7, paragrafo 3, lettera f), e all'articolo 24;

t) la formulazione di un parere sulla nomina dell'amministratore del gestore della rete di cui all'articolo 4, paragrafo 4, lettera g).

2. Il consiglio di gestione della rete istituisce gruppi di lavoro che lo assistono nei suoi lavori, in particolare un gruppo di lavoro sulle operazioni composto dei direttori delle operazioni dei soggetti operativi interessati.

3. Il consiglio di gestione della rete si compone dei seguenti membri con diritto di voto:

a) un rappresentante dei fornitori di servizi di navigazione aerea per blocco funzionale di spazio aereo, già istituto o in fase di istituzione, per un numero totale di quattro voti per tutti i fornitori di servizi di navigazione aerea;

b) quattro rappresentanti degli utenti commerciali e non commerciali dello spazio aereo civile;

c) due rappresentanti dei gestori aeroportuali;

d) due rappresentanti dei fornitori militari di servizi di navigazione aerea e degli utenti militari dello spazio aereo.

4. Il consiglio di gestione della rete si compone dei seguenti membri senza diritto di voto:

a) il presidente del consiglio di gestione della rete;

b) un rappresentante della Commissione;

c) l'amministratore del gestore della rete di cui all'articolo 4, paragrafo 4, lettera g);

d) il presidente del gruppo di lavoro sulle operazioni di cui al paragrafo 2;

e) due rappresentanti dei fornitori di servizi di navigazione aerea di paesi associati che contribuiscono ai lavori del gestore della rete;

f) un rappresentante di Eurocontrol.

5. Ciascun membro del consiglio di gestione della rete ha un supplente.

6. La Commissione nomina il presidente del consiglio di gestione della rete sulla base delle sue competenze e della sua esperienza in campo tecnico e su proposta dei membri con diritto di voto del consiglio di gestione della rete. Essa nomina altresì due vicepresidenti tra i membri con diritto di voto.

7. La Commissione nomina i membri con diritto di voto e i loro supplenti di cui al paragrafo 3, lettera a), su proposta delle rispettive organizzazioni. Essa nomina i membri con diritto di voto e i loro supplenti di cui al paragrafo 3, lettere b) e c), su proposta dei rispettivi organismi rappresentativi europei. Essa nomina il membro con diritto di voto e il suo supplente di cui al paragrafo 3, lettera d), su proposta dell'AED. Essa nomina i membri senza diritto di voto di cui al paragrafo 4, lettera e), su proposta di Eurocontrol, attuando una rotazione che consenta la nomina a turno di ciascun paese associato e tenendo conto delle esigenze operative al momento della nomina.

8. La Commissione può nominare osservatori ed esperti indipendenti in qualità di consulenti. Essi siedono a titolo personale in rappresentanza di una vasta gamma di settori disciplinari che coprono le funzioni di rete.

9. I membri di cui al paragrafo 4, lettere a) e b), hanno la facoltà di respingere proposte che hanno un'incidenza sui seguenti ambiti:

a) la compatibilità delle attività del consiglio di gestione della rete con i fini e gli obiettivi del presente regolamento;

b) l'imparzialità e l'equità nell'esecuzione delle funzioni di rete.

10. Le decisioni di cui al paragrafo 1, lettere da a) a e), j), da l) a o) e s), vengono adottate dal consiglio di gestione della rete a maggioranza semplice dei suoi membri con diritto di voto.

11. Il consiglio di gestione della rete si riunisce su convocazione del suo presidente e tiene almeno tre riunioni ordinarie all'anno. Si riunisce inoltre su richiesta del presidente o della Commissione. Il gestore della rete provvede alle funzioni di segreteria del consiglio di gestione della rete e del presidente.

12. Il gestore della rete mette a disposizione le risorse necessarie per l'istituzione e il funzionamento del consiglio di gestione della rete e dei suoi gruppi di lavoro.

CAPO IV

GESTIONE DELLE CRISI DELLA RETE

Articolo 19

Cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi

1. L'istituzione della cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi (EACCC, *European Aviation Crisis Coordination Cell*) fornisce sostegno nella gestione delle crisi della rete. L'EACCC contribuisce, attraverso la sua attività, al coordinamento delle risposte alle crisi della rete.

2. L'EACCC annovera, in qualità di membri permanenti, un rappresentante:

a) di uno Stato membro che ha ricevuto mandato in tal senso da tutti gli Stati membri;

b) della Commissione;

c) dell'Agenzia;

d) di Eurocontrol;

e) del gestore della rete;

f) del settore militare;

g) dei fornitori di servizi di navigazione aerea;

h) dei gestori aeroportuali;

i) degli utenti dello spazio aereo.

La Commissione nomina i suddetti membri e i relativi supplenti. La nomina è effettuata sulla base di una proposta presentata:

1) dagli Stati membri nel caso di cui al primo comma, lettera a);

2) dall'Agenzia, da Eurocontrol e dal gestore della rete nel caso di cui al primo comma, lettere c), d) ed e), a seconda dei casi;

3) dall'AED nel caso di cui al primo comma, lettera f);

4) dai rispettivi organismi rappresentativi europei nel caso di cui al primo comma, lettere g), h) e i).

3. Ciascuno Stato membro designa per l'EACCC un punto di contatto nazionale e un supplente e ne facilita l'accesso alle informazioni pertinenti provenienti dalle strutture nazionali di gestione delle crisi, le cui attività non si limitano al settore dell'aviazione. I punti di contatto nazionali svolgono le loro funzioni conformemente al regolamento interno dell'EACCC.

4. L'EACCC può prevedere di volta in volta la partecipazione di esperti, in funzione della natura della specifica crisi, che la assistano nella formulazione delle sue risposte in materia di gestione delle crisi.

5. L'EACCC elabora il proprio regolamento interno e le relative modifiche da sottoporre all'approvazione del consiglio di gestione della rete a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera e).

6. Il gestore della rete mette a disposizione le risorse necessarie per l'istituzione e il funzionamento dell'EACCC.

Articolo 20

Responsabilità del gestore della rete

Il gestore della rete, ove necessario con il sostegno dell'EACCC:

a) coordina le risposte alle crisi della rete, il che comporta una stretta cooperazione con le strutture corrispondenti negli Stati membri;

b) sostiene l'attivazione e il coordinamento di piani di emergenza a livello degli Stati membri, in particolare mediante una rete di punti di contatto nazionali;

c) elabora misure di attenuazione a livello di rete per assicurare una risposta tempestiva a un'eventuale crisi della rete, allo scopo di proteggere e garantire il funzionamento continuativo e sicuro della rete stessa. A tal fine il gestore della rete provvede in piena autonomia a:

   i) monitorare 24 ore su 24 la situazione della rete per accertare eventuali crisi della stessa;

   ii) garantire un'attività efficiente di gestione e comunicazione delle informazioni attraverso la diffusione di dati precisi, tempestivi e coerenti per sostenere gli Stati membri e i soggetti operativi interessati nelle loro decisioni in merito alle modalità di recupero dalle crisi della rete e/o di attenuazione del loro impatto sulla rete;

   iii) facilitare la raccolta organizzata e la conservazione centralizzata di tali dati;

d) segnala, se del caso, alla Commissione, all'Agenzia o agli Stati membri eventuali opportunità di fornire un ulteriore sostegno per mitigare gli effetti delle crisi della rete, ivi comprese opportunità di collegamento con gli operatori di altre modalità di trasporto che possono individuare e attuare soluzioni di trasporto intermodale;

e) monitora la ripresa e la resilienza della rete e ne informa l'EACCC;

f) organizza, facilita e/o esegue un programma concordato di esercizi di simulazione di crisi con la partecipazione degli Stati membri e dei soggetti operativi interessati per prepararsi all'eventualità di una crisi reale della rete;

g) elabora, attua e monitora un programma di lavoro e un registro dei rischi.

CAPO V

CONSULTAZIONE DEGLI STATI MEMBRI, MONITORAGGIO, RENDICONTAZIONE E SUPERVISIONE

Articolo 21

Informazione e consultazione degli Stati membri

1. Il gestore della rete aggiorna regolarmente la Commissione sui progressi compiuti nell'esecuzione delle funzioni di rete e sulle misure adottate. La Commissione informa gli Stati membri in merito ai progressi e alle misure in questione.

2. La Commissione consulta gli Stati membri sulle questioni strategiche delle funzioni di rete e tiene conto del loro parere.

Tali questioni comprendono:

a) le prestazioni complessive della rete;

b) l'attuazione delle misure correttive di cui all'articolo 10 da parte del gestore della rete;

c) la nomina del presidente e dei membri del consiglio di gestione della rete;

d) il progetto di piano strategico della rete e, in particolare, gli obiettivi del piano in fase preliminare;

e) il progetto di piano di prestazioni della rete;

f) il progetto di bilancio annuale del gestore della rete;

g) la relazione annuale del gestore della rete;

h) il progetto di regolamento interno dell'EACCC;

i) le specifiche per i processi di consultazione nonché gli accordi di lavoro dettagliati e i processi operativi di cui agli articoli 15 e 17;

j) le questioni di cui all'articolo 12, paragrafo 3, che non siano risolte al livello della singola funzione di rete;

k) i casi di cui all'articolo 10, paragrafo 3;

l) la valutazione di cui all'articolo 5;

m) l'elaborazione e la realizzazione di attività di monitoraggio relative alle infrastrutture ATM/CNS e di servizi comuni di supporto alla rete attinenti all'esecuzione delle funzioni di rete, compresi il bilancio e le analisi costi/benefici relativi.

La consultazione di cui al secondo comma, lettera a), si svolge a scadenze regolari.

Articolo 22

Monitoraggio e rendicontazione

1. Il gestore della rete predispone un processo di monitoraggio continuo di tutti i seguenti elementi:

a) le prestazioni operative della rete;

b) le misure adottate e risultati ottenuti in termini di prestazioni da parte dei soggetti operativi interessati e degli Stati membri;

c) l'efficacia e l'efficienza del processo decisionale cooperativo nell'esecuzione di ciascuna funzione;

d) la qualità dei servizi che il gestore della rete fornisce ai soggetti operativi interessati tramite indicatori specifici.

2. Il monitoraggio continuo è finalizzato a individuare ogni potenziale scostamento dal piano strategico e dal piano operativo della rete. I soggetti operativi interessati sostengono il gestore della rete in questo processo mediante la trasmissione di dati.

3. Il gestore della rete sottopone alla Commissione, al consiglio di gestione della rete e all'Agenzia una relazione annuale sulle misure adottate per lo svolgimento dei suoi compiti, nonché raccomandazioni per affrontare le questioni relative alla rete. La relazione verte sulle singole funzioni di rete, sulla situazione complessiva della rete e sull'attuazione del piano strategico, del piano operativo e del piano di prestazioni della rete, nonché sul conseguimento degli obiettivi del gestore della rete di garantire la qualità dei suoi servizi ai soggetti operativi interessati. La Commissione trasmette la relazione agli Stati membri.

Articolo 23

Supervisione del gestore della rete

La Commissione assicura la supervisione del gestore della rete per quanto riguarda il rispetto dei requisiti contenuti nel presente regolamento e in altre normative dell'Unione, in particolare il regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, [*i regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013 della Commissione*], il regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione e i progetti comuni istituiti a norma di tale regolamento. La Commissione informa gli Stati membri dell'esito della supervisione.

CAPO VI

RELAZIONI CON I PAESI TERZI

Articolo 24

Partecipazione dei paesi terzi ai lavori del gestore della rete

1. I paesi terzi partecipano ai lavori del gestore della rete in conformità al diritto dell'Unione, fatto salvo il rispetto degli accordi con l'Unione e conformemente ad essi.

2. I paesi associati e i loro soggetti operativi interessati possono contribuire alle attività del gestore della rete.

3. Il gestore della rete può concludere accordi di cooperazione con i fornitori di servizi di navigazione aerea stabiliti in paesi diversi da quelli di cui ai paragrafi 1 e 2 all'interno delle regioni EUR, NAT, AFI e MID dell'ICAO, se tali paesi partecipano a un blocco funzionale di spazio aereo o se la loro partecipazione influisce direttamente sulle prestazioni della rete, al fine di garantire le opportune interoperabilità e connettività a livello regionale.

4. Al fine di migliorare l'esecuzione delle funzioni di rete e le prestazioni della rete, il gestore della rete può anche concludere accordi di cooperazione con i fornitori di servizi di navigazione aerea stabiliti in paesi facenti parte di regioni dell'ICAO diverse da quelle di cui al paragrafo 3, al fine di scambiare dati relativi alle funzioni di rete.

CAPO VII

FINANZIAMENTO E BILANCIO

Articolo 25

Finanziamento e bilancio del gestore della rete

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie al finanziamento dei compiti affidati al gestore della rete mediante le tariffe di navigazione aerea.

2. Il gestore della rete definisce i propri costi secondo principi di chiarezza e trasparenza.

3. Il gestore della rete stabilisce un bilancio che sia:

a) commisurato al conseguimento dei propri obiettivi prestazionali, conformemente al piano di prestazioni della rete di cui all'articolo 7, paragrafo 2, lettera b);

b) adeguato all'attuazione del programma di lavoro di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera j);

c) contabilizzato separatamente nei casi in cui l'organismo designato quale gestore della rete svolga altre attività oltre a quelle di cui all'articolo 7.

CAPO VIII

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 26

Abrogazione

Il regolamento (UE) n. 677/2011 è abrogato.

Articolo 27

Entrata in vigore

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

Esso si applica a decorrere dal 1º gennaio 2020.

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

Fatto a Bruxelles, il 24 gennaio 2019

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO I

FUNZIONE DI CONFIGURAZIONE DELLA RETE DELLE ROTTE EUROPEE

PARTE A

Obiettivo e ambito di applicazione

1. La configurazione della rete delle rotte europee (*European Route Network design*, ERND) è finalizzata:

   a) a sviluppare e attuare un piano di miglioramento della rete delle rotte europee che garantisca la gestione sicura ed efficiente del traffico aereo e prenda in debita considerazione l'impatto ambientale;

   b) ad agevolare, nell'ambito del piano di miglioramento della rete delle rotte europee, lo sviluppo di una struttura di spazio aereo in grado di offrire il livello richiesto di sicurezza, capacità, flessibilità, capacità di reazione, prestazioni ambientali e fornitura senza soluzione di continuità di servizi rapidi di navigazione aerea, tenendo in debita considerazione le esigenze di sicurezza e difesa; e

   c) a garantire la connettività e l'interoperabilità regionali della rete delle rotte europee all'interno della regione EUR dell'ICAO e con le regioni ICAO limitrofe.

2. Il piano di miglioramento della rete delle rotte europee è un piano soggetto a revisione ed è stabilito dal gestore della rete di concerto con gli Stati membri e i soggetti operativi interessati. Il piano comprende il risultato delle attività operative sulla configurazione a breve e medio termine della rete di rotte, conformemente agli orientamenti previsti dal piano strategico della rete. Il piano di miglioramento riflette tutti gli elementi necessari a garantire che lo spazio aereo europeo sia configurato come un'entità unica e soddisfa gli obiettivi prestazionali a livello di Unione fissati per il gestore della rete nel sistema di prestazioni.

3. Il piano di miglioramento della rete delle rotte europee rappresenta la parte specifica all'ERND del piano operativo della rete e contiene disposizioni dettagliate per l'attuazione della parte del piano strategico della rete che riguarda l'ERND.

4. Il piano di miglioramento della rete delle rotte europee comprende:

   a) i principi generali comuni, integrati da specifiche tecniche per la configurazione dello spazio aereo;

   b) i requisiti militari per l'utilizzo dello spazio aereo;

   c) la rete delle rotte europee e, laddove fattibile, strutture di spazio aereo con rotte libere progettate per rispettare tutti i requisiti degli utenti e dettagliate in modo tale da riguardare tutte le modifiche dello spazio aereo;

   d) le modalità di utilizzo e disponibilità della rete delle rotte e dello spazio aereo con rotte libere;

   e) la ripartizione dello spazio aereo tra i diversi settori di controllo del traffico aereo (ATC) a sostegno dello spazio aereo ATS;

   f) le procedure per la gestione dello spazio aereo;

   g) un calendario dettagliato per l'elaborazione delle modifiche da apportare alla configurazione dello spazio aereo;

   h) il calendario relativo a un ciclo comune di pubblicazione e attuazione delle modifiche delle strutture dello spazio aereo e delle modalità di utilizzo, mediante il piano operativo della rete;

   i) una panoramica della situazione presente e attesa della rete, che comprenda le prestazioni attese sulla base dei piani esistenti e concordati relativi alla configurazione dello spazio aereo.

PARTE B

Procedura per l'elaborazione del piano di miglioramento della rete delle rotte europee

1. Il gestore della rete, gli Stati membri, gli utenti dello spazio aereo e i fornitori di servizi di navigazione aerea, agendo singolarmente o nell'ambito dei blocchi funzionali di spazio aereo, elaborano il piano di miglioramento della rete delle rotte europee mediante il processo decisionale cooperativo di cui all'articolo 15. Essi applicano i principi di configurazione dello spazio aereo di cui alla parte C del presente allegato.

2. Il processo decisionale cooperativo rispetta gli accordi di lavoro dettagliati e i processi operativi che devono essere stabiliti dal gestore della rete a livello di esperti e che incorporano la dimensione civile-militare. Tali accordi di lavoro sono predisposti previa consultazione di tutti i soggetti interessati. Gli accordi di lavoro sono organizzati a intervalli regolari per rispecchiare le esigenze della funzione di configurazione della rete delle rotte europee.

3. Al fine di garantire l'opportuna connettività del piano di miglioramento della rete delle rotte europee, il gestore della rete e gli Stati membri coinvolgono i paesi terzi nel processo decisionale cooperativo a norma dell'articolo 24. Si garantisce un adeguato livello di cooperazione tra, da un lato, il gestore della rete e i suoi accordi di lavoro dettagliati a livello di esperti, a sostegno dello sviluppo del piano di miglioramento della rete delle rotte europee, e dall'altro i pertinenti accordi di lavoro a livello di esperti dell'ICAO, concernenti i miglioramenti nella rete delle rotte a livello di interfaccia.

4. I progetti di configurazione dello spazio aereo sono compatibili e coerenti con il piano di miglioramento della rete delle rotte europee. Si rende necessaria una verifica della compatibilità almeno per le seguenti modifiche dei progetti di configurazione dello spazio aereo, che devono essere notificate al gestore della rete:

   a) modifiche all'allineamento della rotta;

   b) modifiche alla direzione della rotta;

   c) modifiche all'obiettivo della rotta;

   d) descrizione dello spazio aereo con rotte libere, comprese le relative modalità di utilizzo;

   e) modalità di utilizzo e disponibilità delle rotte;

   f) modifiche al confine verticale od orizzontale del settore;

   g) aggiunta o rimozione di punti significativi;

   h) modifiche all'utilizzo dello spazio aereo transfrontaliero;

   i) modifiche alle coordinate di punti significativi;

   j) modifiche che influenzano il trasferimento dei dati;

   k) modifiche che influenzano i dati riportati nelle pubblicazioni di informazioni aeronautiche;

   l) modifiche che influenzano le lettere di accordo riguardanti la configurazione e l'utilizzo dello spazio aereo.

5. Il piano di miglioramento della rete delle rotte europee è sottoposto a una revisione continua durante la sua fase operativa al fine di prendere in considerazione l'esistenza di esigenze nuove o in evoluzione attinenti allo spazio aereo. Nell'ambito di tale processo di revisione si garantisce il coordinamento costante con le autorità militari.

PARTE C

Principi di configurazione dello spazio aereo

1. Nel definire il piano di miglioramento della rete delle rotte europee il gestore della rete, gli Stati membri e i fornitori di servizi di navigazione aerea, agendo singolarmente o nell'ambito dei blocchi funzionali di spazio aereo e ricorrendo al processo decisionale cooperativo, si attengono ai seguenti principi di configurazione dello spazio aereo:

   a) l'istituzione e la configurazione di strutture di spazio aereo devono basarsi su requisiti operativi, indipendentemente dai confini nazionali o dei blocchi funzionali di spazio aereo o dai confini delle regioni di informazione di volo (*Flight Information Region*, FIR) e non devono essere vincolate dal livello di divisione fra spazio aereo superiore e inferiore;

   b) la configurazione delle strutture di spazio aereo deve basarsi su un processo trasparente che permetta di consultare le decisioni prese e capirne le giustificazioni, e deve prendere in considerazione le esigenze di tutti gli utenti, facendo al tempo stesso convergere gli aspetti legati alla sicurezza, alla capacità e all'ambiente e tenendo debitamente conto dei requisiti di sicurezza militari e nazionali;

   c) la domanda di traffico presente e prevista, a livello di rete e locale, e gli obiettivi prestazionali devono costituire le informazioni alla base del piano di miglioramento della rete delle rotte europee nell'ottica di soddisfare le esigenze dei flussi di traffico e degli aeroporti principali;

d) la garanzia della connettività verticale e orizzontale, compreso lo spazio aereo terminale e la struttura di spazio aereo a livello di interfaccia;

e) la possibilità di effettuare i voli lungo le rotte richieste dall'utente o il più possibile vicino ad esse e di rispettare per quanto possibile i profili di volo richiesti nella fase di rotta del volo;

f) l'accettazione della valutazione e del possibile sviluppo di tutte le proposte di strutture di spazio aereo, compreso lo spazio aereo con rotte libere, le opzioni di rotte multiple e le rotte condizionali (CDR), sottoposte dai soggetti interessati che dispongono di requisiti operativi nell'area in questione;

g) la configurazione delle strutture di spazio aereo, compreso lo spazio aereo con rotte libere e i settori ATC, devono prendere in considerazione le strutture di spazio aereo esistenti o proposte, progettate per attività che richiedono la riserva o la restrizione dello spazio aereo. A tal fine devono essere istituite solo le strutture conformi all'uso flessibile dello spazio aereo (*Flexible Use of Airspace*, FUA). Tali strutture devono essere quanto più possibile armonizzate e coerenti nell'intera rete europea;

h) lo sviluppo della configurazione del settore ATC deve iniziare con i necessari allineamenti di rotta o di flussi di traffico nell'ambito di un processo ripetitivo che è garanzia di compatibilità tra rotte o flussi e settori;

i) i settori ATC sono devono essere progettati per permettere la realizzazione di configurazioni di settore che soddisfino i flussi di traffico e siano adattabili e commisurate a una domanda di traffico variabile;

j) nei casi in cui, per motivi operativi, i settori ATC debbano essere configurati al di là dei confini nazionali o dei blocchi funzionali di spazio aereo o ancora dei confini FIR, occorre stabilire accordi sulla fornitura di servizi tra i soggetti operativi interessati.

2. Il gestore della rete, gli Stati membri, i blocchi funzionali di spazio aereo e i fornitori di servizi di navigazione aerea (questi ultimi agiscono singolarmente o nell'ambito dei blocchi funzionali di spazio aereo) garantiscono, mediante il processo decisionale cooperativo, l'applicazione dei seguenti principi in relazione all'utilizzo e alla gestione delle capacità dello spazio aereo:

a) le strutture di spazio aereo devono essere pianificate con l'obiettivo di agevolare l'utilizzo e la gestione flessibili e tempestivi dello spazio aereo relativamente a opzioni di rotta, flussi di traffico, sistemi di configurazione del settore e configurazione di altre strutture di spazio aereo;

b) le strutture di spazio aereo dovrebbero consentire l'elaborazione di opzioni di rotta aggiuntive garantendone al tempo stesso la compatibilità con le considerazioni sulla capacità esistente e i limiti di configurazione del settore.

PARTE D

Monitoraggio costante degli obiettivi prestazionali a livello di rete

1. Al fine di garantire un miglioramento costante delle prestazioni, il gestore della rete effettua, mediante il processo decisionale cooperativo, periodiche revisioni post-operazioni dell'efficacia delle strutture di spazio aereo realizzate.

2. Tali revisioni devono riguardare in particolare:

a) l'evoluzione della domanda di traffico;

b) le prestazioni in termini di capacità ed efficienza del volo e i vincoli a livello di Stati membri, di blocchi funzionali di spazio aereo o di rete;

c) la valutazione degli aspetti legati all'utilizzo dello spazio aereo dal punto di vista civile e militare;

d) la valutazione della settorizzazione e delle configurazioni di settore impiegate;

e) la valutazione dell'integrità e della continuità delle strutture di spazio aereo.

ALLEGATO II

FUNZIONE DI GESTIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO AEREO

PARTE A

Obiettivo e ambito di applicazione

1. La funzione di gestione del flusso di traffico aereo (*Air Traffic Flow Management*, ATFM) è finalizzata:

   a) a garantire il conseguimento di un utilizzo efficiente della capacità disponibile della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN);

   b) ad agevolare la pianificazione, il coordinamento e l'esecuzione delle misure di ATFM adottate da tutti i soggetti operativi interessati;

   c) a facilitare la presa in considerazione dei requisiti militari e le risposte in materia di gestione delle crisi;

   d) a garantire la connettività e l'interoperabilità regionali della rete europea all'interno della regione EUR dell'ICAO e con le regioni ICAO limitrofe.

2. L'ATFM e le procedure di emergenza di cui alla parte B, punto 15, del presente allegato assicurano una migliore prevedibilità del traffico, ottimizzano la capacità disponibile dell'EATMN (compresi gli aeroporti) e mirano a migliorare la coerenza tra le bande orarie aeroportuali e i piani di volo.

3. La funzione di ATFM si basa sugli accordi di lavoro dettagliati per l'attuazione delle misure di ATFM. Tutti i soggetti operativi interessati si attengono alle norme e alle procedure che garantiscono l'utilizzo sicuro e il più possibile esteso della capacità di controllo del traffico aereo.

4. La funzione di ATFM copre tutte le fasi dell'ATFM (strategiche, pretattiche, tattiche e post-operazioni) specificate nelle disposizioni dell'ICAO, di cui all'appendice, e rispetta tali disposizioni dell'ICAO.

5. La funzione di ATFM si applica ai seguenti soggetti, o agli agenti che operano in loro nome, che partecipano alle procedure di ATFM:

   a) gli operatori di aeromobili;

   b) i fornitori di servizi di traffico aereo (ATS), comprese le unità ATS, gli uffici di pista ATS e le unità dei servizi di controllo dell'aerodromo;

   c) i fornitori di servizi di informazioni aeronautiche;

   d) le entità che partecipano alla gestione dello spazio aereo;

   e) i gestori aeroportuali;

   f) l'unità centrale di ATFM, gestita dal gestore della rete;

   g) le unità locali ATFM di cui alla parte A, punto 6, del presente allegato;

   h) i coordinatori delle bande orarie (slot) negli aeroporti coordinati.

6. Per «unità locale di ATFM» si intende un'entità di gestione dei flussi che opera per conto di una o più altre entità di gestione dei flussi in quanto interfaccia tra l'unità centrale di ATFM e un'unità ATS o un gruppo di unità ATS. Essa può operare a livello di unità ATS, a livello nazionale, a livello di blocco funzionale di spazio aereo o a qualsiasi altro livello subregionale.

7. Le unità locali di ATFM e il gestore della rete, attraverso la sua unità centrale di ATFM, sostengono l'esecuzione della funzione di ATFM.

PARTE B

Pianificazione e principi operativi

1. Il gestore della rete e i soggetti operativi interessati pianificano ed eseguono le attività di supporto della funzione di ATFM:

a) per tutte le fasi di tutti i voli destinati a operare o che operano nell'ambito del traffico aereo generale e in conformità alle regole di volo strumentale (*Instrument Flight Rules*, IFR), in tutto o in parte;

b) per tutte le fasi dei voli di cui alla lettera a) e alla gestione del traffico aereo.

2. Si garantisce un adeguato livello di cooperazione e di coordinamento tra gli accordi di lavoro del gestore della rete a sostegno della funzione di ATFM e i pertinenti accordi di lavoro dell'ICAO riguardanti aspetti dell'ATFM a livello di interfaccia.

3. Gli aeromobili militari che operano nell'ambito del traffico aereo generale sono soggetti alle misure di ATFM quando operano o sono destinati a operare nello spazio aereo o in aeroporti nei quali si applicano le misure di ATFM.

4. La funzione di ATFM è disciplinata dai seguenti principi:

a) le misure di ATFM devono:

i) rafforzare la sicurezza delle operazioni e impedire un eccesso di domanda di traffico aereo rispetto alla capacità dichiarata di ATC di settori e aeroporti, comprese le piste;

ii) sfruttare al massimo la capacità dell'EATMN allo scopo di ottimizzare l'efficienza della stessa e ridurre al minimo gli effetti negativi sugli operatori;

iii) ottimizzare la capacità disponibile dell'EATMN tramite l'elaborazione e l'applicazione di misure volte a incrementare la capacità da parte delle unità ATS;

iv) fornire un sostegno alla gestione di eventi critici;

b) l'assegnazione delle bande orarie di partenza ATFM deve attribuire la precedenza ai voli secondo l'ordine di accesso programmato al luogo nel quale si applica la misura di ATFM, a meno che circostanze speciali quali quelle derivanti da esigenze di sicurezza e di difesa non richiedano l'applicazione di una regola di priorità diversa, concordata e favorevole per l'EATMN;

c) nelle fasi di pianificazione ed esecuzione, i tempi di traiettoria devono essere compatibili con l'applicazione di eventuali misure di ATFM e venire comunicati dal gestore della rete agli operatori di aeromobili, alle unità ATS e alle unità locali di ATFM;

d) i voli in partenza dall'area geografica in cui si applicano le misure di ATFM e dalle regioni di informazione di volo limitrofe, quali descritte nei pertinenti documenti dell'ICAO, devono essere soggetti all'assegnazione di bande orarie ATFM. I voli in partenza da altre aree devono essere esentati dall'assegnazione di bande orarie ATFM ma vanno comunque sottoposti a limitazioni in termini di rotte, di sistemi di orientamento del traffico e di tempi di traiettoria.

5. Gli Stati membri assicurano quanto segue:

a) la funzione di ATFM è a disposizione delle parti interessate 24 ore al giorno e l'unità locale di ATFM copre, su base esclusiva, una zona designata per quanto attiene allo spazio aereo di responsabilità degli Stati membri all'interno dell'area geografica in cui si applicano le misure di ATFM;

b) allo scopo di garantire la pianificazione, l'assegnazione e l'uso efficienti dello spazio aereo nonché una diretta correlazione tra la gestione dello spazio aereo e l'ATFM, sono istituite procedure coerenti ai fini della cooperazione tra i soggetti che partecipano alla funzione di ATFM, le unità ATS e le entità che partecipano alla gestione dello spazio aereo;

c) le procedure comuni per chiedere l'esenzione da una banda oraria di partenza ATFM sono conformi alle disposizioni dell'ICAO di cui all'appendice. Tali procedure sono coordinate con il gestore della rete mediante la sua unità centrale di ATFM e riportate nelle pubblicazioni nazionali di informazioni aeronautiche.

6. Il gestore della rete:

a) ottimizza le prestazioni complessive dell'EATMN tramite la pianificazione, il coordinamento e l'attuazione delle misure concordate di ATFM, anche per i piani di transizione in vista della realizzazione di importanti miglioramenti dello spazio aereo o dei sistemi ATM e nel caso di condizioni meteorologiche avverse, mediante il processo decisionale cooperativo;

b) consulta gli operatori sulla definizione di misure di ATFM;

c) conclude accordi di lavoro con le unità locali di ATFM;

d) assicura l'elaborazione, la disponibilità e l'effettiva attuazione delle misure di ATFM (per tutte le fasi dell'ATFM) insieme alle unità locali di ATFM; qualora tali misure di ATFM abbiano un impatto più ampio sulla rete, il gestore della rete stabilisce, mediante il processo decisionale cooperativo, la natura delle misure di ATFM da attuare;

e) in coordinamento con le unità locali di ATFM, individua rotte alternative per evitare o alleggerire aree congestionate, tenendo conto delle prestazioni complessive dell'EATMN;

f) propone una nuova rotta per i voli in grado di ottimizzare l'effetto delle disposizioni di cui alla lettera e);

g) in coordinamento con le unità ATS e le unità locali di ATFM stabilisce, coordina e assicura l'attuazione di misure adeguate volte a fornire la capacità necessaria a soddisfare la domanda di traffico, nell'insieme dei settori pertinenti che rientrano nell'area di responsabilità delle suddette unità;

h) fornisce tempestivamente informazioni sulle operazioni di ATFM agli operatori di aeromobili, alle unità locali di ATFM e alle unità ATS, in merito tra l'altro:

i) alle misure pianificate di ATFM;

ii) all'impatto delle misure di ATFM sull'orario di decollo e al profilo di volo dei singoli voli;

i) controlla il verificarsi di casi di mancanza di piani di volo e di presentazione di piani di volo multipli;

j) sospende un piano di volo quando, in considerazione del margine di tolleranza temporale, la banda oraria di partenza ATFM non può essere rispettata e non è noto un nuovo orario stimato di sblocco (*off-block*);

k) controlla il numero di esenzioni dalle misure di ATFM concesse;

l) elabora, gestisce e pubblica piani di emergenza che definiscono le azioni che devono essere intraprese dai pertinenti soggetti operativi interessati in caso di grave malfunzionamento di un componente della funzione di ATFM a livello di rete, che potrebbe comportare riduzioni significative della capacità e/o gravi perturbazioni dei flussi di traffico;

m) condivide con tutti i soggetti operativi interessati l'insieme delle analisi e delle valutazioni post-operative;

n) consente l'adeguata preparazione e la prevedibilità dell'EATMN e garantisce accordi di lavoro atti a raccogliere informazioni tempestive e aggiornate sulla domanda di traffico, per tutte le fasi di ATFM, presso gli utenti dello spazio aereo, per poi condividerle con le unità locali di ATFM.

7. Le unità ATS:

a) coordinano, attraverso le unità locali di ATFM, le misure di ATFM con il gestore della rete per garantire che le misure prescelte siano volte a ottimizzare le prestazioni complessive dell'EATMN;

b) provvedono affinché le misure di ATFM applicate agli aeroporti siano coordinate con il gestore aeroportuale interessato, allo scopo di garantire la pianificazione e l'utilizzo efficienti dell'aeroporto a beneficio di tutti i soggetti operativi interessati;

c) notificano al gestore della rete, attraverso l'unità locale di ATFM, tutti gli eventi, compresi i piani di transizione in vista della realizzazione di importanti miglioramenti dello spazio aereo o dei sistemi ATM e nel caso di condizioni meteorologiche avverse, che possano influire sulla capacità di controllo del traffico aereo o sulla domanda di traffico aereo, nonché le misure di attenuazione proposte;

d) forniscono, per quanto tecnicamente possibile e in modo tempestivo, al gestore della rete e alle unità locali di ATFM i dati che seguono, con i successivi aggiornamenti, garantendone la qualità:

i) strutture dello spazio aereo e delle rotte;

ii) disponibilità dello spazio aereo e delle rotte, compresa la disponibilità derivante dall'applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo a norma del regolamento (CE) n. 2150/2005;

iii) configurazioni e attivazioni di settore delle unità ATS;

iv) tempi di rullaggio in aeroporto e configurazioni delle piste;

v) settore di controllo del traffico aereo e capacità dell'aerodromo, comprese le piste;

vi) posizioni di volo aggiornate;

vii) deviazioni dai piani di volo;

viii) orari effettivi di decollo dei voli;

ix) informazioni sulla disponibilità operativa dell'infrastruttura di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS)/ATM.

8. I dati di cui al paragrafo 7, lettera d), sono messi a disposizione del gestore della rete e dei soggetti operativi interessati, e sono disponibili presso di loro.

9. Al fine di garantire la prevedibilità della rete, l'unità di ATS presso l'aeroporto di partenza provvede affinché non ottengano l'autorizzazione al decollo quei voli che non rispettano l'orario stimato di sblocco (*off-block*), tenendo conto del margine di tolleranza temporale stabilito, o il cui piano di volo è stato respinto o sospeso.

10. Le unità locali di ATFM:

a) fungono da punto di contatto e interfaccia tra il gestore della rete che fornisce l'ATFM centrale, da un lato, e le aree designate e relativi aerodromi e le unità ATS (militari e civili), nel loro ambito di competenza, dall'altro, sulla base dei ruoli e delle responsabilità concordati mediante opportuni accordi di lavoro con il gestore della rete;

b) stabiliscono le opportune procedure locali in linea con le procedure stabilite dal gestore della rete che fornisce l'ATFM centrale, comprese procedure temporanee;

c) trasmettono al gestore della rete che fornisce l'ATFM centrale tutti i dati locali necessari all'esecuzione della funzione di ATFM;

d) assicurano, in coordinamento con le unità ATS pertinenti e il gestore della rete che fornisce l'ATFM centrale, l'attuazione di adeguate misure di ATFM che consentano di ottenere un flusso di traffico ottimale e l'equilibrio tra la domanda e la capacità mediante un utilizzo coordinato ed efficiente della capacità disponibile. Qualora tali misure abbiano un impatto più ampio sulla rete, si garantisce il coordinamento regionale sotto l'egida del gestore della rete;

e) notificano al gestore della rete tutti gli eventi, compresi i piani di transizione in vista della realizzazione di importanti miglioramenti dello spazio aereo o dei sistemi ATM e nel caso di condizioni meteorologiche avverse, che possano influire sulla capacità di controllo del traffico aereo o sulla domanda di traffico aereo, nonché le misure di attenuazione proposte;

f) assicurano, in coordinamento con le unità ATS pertinenti e il gestore della rete, le analisi post-operazioni atte ad individuare i mezzi per migliorare le prestazioni della rete;

g) predispongono piani di emergenza predefiniti e costantemente aggiornati che descrivano in dettaglio le modalità di gestione dell'area di cui sono responsabili, al fine di consentire al gestore della rete di assistere le unità locali di ATFM nelle operazioni di emergenza. Tali piani locali devono essere condivisi e coordinati con il gestore della rete.

11. L'ufficio di pista ATS, ove sia stato istituito, agevola lo scambio di informazioni tra i piloti o gli operatori e l'unità locale di ATFM o il gestore della rete che fornisce l'ATFM centrale.

12. Gli operatori degli aeromobili:

a) forniscono un unico piano di volo per ciascun volo che si intende effettuare. Tale piano di volo riflette correttamente il profilo del volo previsto;

b) assicurano che tutte le misure di ATFM pertinenti e le relative modifiche siano integrate nell'operazione di volo pianificata;

c) partecipano agli accordi di lavoro stabiliti dal gestore della rete, fornendo informazioni tempestive e aggiornate sulla domanda di traffico aereo per tutte le fasi di ATFM.

13. I gestori aeroportuali:

a) hanno accordi con le unità locali di ATS allo scopo di:

i) scambiare e coordinare con le pertinenti unità locali di ATFM e il gestore della rete tutte le informazioni sulla capacità e sulla domanda di traffico aereo nonché sulla loro evoluzione per tutte le fasi di ATFM, in particolare in vista della pubblicazione dell'orario dei voli;

ii) notificare alle pertinenti unità locali di ATFM e al gestore della rete tutti gli eventi che possono influire sulla capacità di controllo del traffico aereo o sulla domanda di traffico aereo;

b) elaborano procedure atte a valutare la domanda e gli effetti sulla domanda stessa di eventi speciali che riguardano tutte le fasi di ATFM.

14. Per quanto riguarda la coerenza tra i piani di volo e le bande orarie aeroportuali:

a) se richiesto dal coordinatore delle bande orarie aeroportuali o da un gestore aeroportuale di un aeroporto coordinato, il gestore della rete o l'unità locale di ATFM fornisce loro il piano di volo di un volo che opera presso tale aeroporto prima che tale volo abbia luogo. I coordinatori delle bande orarie aeroportuali o i gestori aeroportuali di aeroporti coordinati forniscono l'infrastruttura necessaria alla ricezione dei piani di volo comunicati dal gestore della rete o dall'unità locale di ATFM;

b) prima del volo gli operatori degli aeromobili forniscono agli aerodromi di partenza e di arrivo le informazioni necessarie a stabilire una correlazione tra il numero del volo contenuto nel piano di volo e quello notificato per la corrispondente banda oraria aeroportuale; questa correlazione è fornita dal gestore della rete, dall'unità locale di ATFM, dall'unità ATS locale o dal gestore aeroportuale, a seconda dei casi;

c) qualsiasi operatore di aeromobili, gestore aeroportuale e unità ATS riferisce al coordinatore delle bande orarie aeroportuali in merito a ripetute operazioni di servizi aerei effettuate in orari che si discostano notevolmente dalle bande orarie assegnate o all'utilizzo di bande orarie secondo modalità che si discostano notevolmente da quanto indicato al momento dell'assegnazione, qualora ciò rechi pregiudizio alle attività dell'aeroporto o alle operazioni di traffico aereo;

d) il gestore della rete riferisce ai coordinatori delle bande orarie aeroportuali in merito a ripetute operazioni di servizi aerei effettuate in orari che si discostano notevolmente dalle bande orarie assegnate o all'utilizzo di bande orarie secondo modalità che si discostano notevolmente da quanto indicato al momento dell'assegnazione, qualora ciò rechi pregiudizio all'ATFM.

15. Nell'applicare le informazioni sulla pianificazione degli arrivi e delle partenze (DPI), i soggetti operativi interessati locali di un aeroporto assicurano il pieno coordinamento con il gestore della rete nell'istituzione e nella gestione di tale funzionalità e del relativo scambio di dati.

16. Per quanto riguarda gli eventi critici:

a) il gestore della rete elabora, gestisce e pubblica procedure di ATFM volte a gestire eventi critici a livello di rete. Le procedure di ATFM definiscono le azioni che devono essere intraprese dai pertinenti soggetti operativi interessati in caso di grave malfunzionamento di un componente della rete, che potrebbe comportare una riduzione significativa della capacità e/o gravi perturbazioni dei flussi di traffico;

b) nel prepararsi ad affrontare eventi critici, le unità ATS e i gestori aeroportuali coordinano le procedure di emergenza in base alla pertinenza e loro contenuto, comprese le eventuali modifiche alle norme prioritarie, con il gestore della rete e le unità locali di ATFM, con gli operatori di aeromobili colpiti dagli eventi critici nonché, se del caso, con i coordinatori delle bande orarie aeroportuali. Le procedure di emergenza includono:

i) le disposizioni organizzative e di coordinamento;

ii) le misure di ATFM per gestire l'accesso alle aree colpite al fine di impedire un eccesso di domanda del traffico aereo rispetto alla capacità dichiarata della totalità o di parte dello spazio aereo o degli aeroporti interessati;

iii) le circostanze, le condizioni e le procedure per l'applicazione di norme prioritarie per i voli, nel rispetto degli interessi essenziali in materia di sicurezza o di difesa degli Stati membri;

iv) le azioni di *recovery*.

PARTE C

Monitoraggio della funzione di ATFM

1. Al fine di garantire la prevedibilità e quindi le prestazioni dell'EATMN, sono di fondamentale importanza le informazioni in merito alle operazioni e alle misure di ATFM previste e il rispetto di dette operazioni e misure. Viene pertanto predisposto il monitoraggio specifico della funzione di ATFM.

2. Quando il rispetto delle bande orarie di partenza ATFM in un aeroporto di partenza è pari o inferiore all'80 % nel corso di un anno, in base a quanto osservato dal gestore della rete, gli Stati membri provvedono affinché l'unità ATS di tale aeroporto fornisca le informazioni pertinenti sul mancato rispetto e sulle azioni intraprese per garantire il rispetto delle bande orarie di partenza ATFM. Tali azioni sono precisate in una relazione che lo Stato membro interessato deve trasmettere alla Commissione.

3. In caso di mancato rispetto del rigetto o della sospensione di un piano di volo, l'unità ATS dell'aeroporto interessato fornisce al gestore della rete le informazioni pertinenti sul mancato rispetto e sulle azioni intraprese per garantire tale rispetto. Tali azioni sono precisate in una relazione che il gestore della rete deve trasmettere alla Commissione.

4. Nel caso in cui il numero di esenzioni concesse superi lo 0,6 % delle partenze annuali di uno Stato membro, il gestore della rete ne invia notifica allo Stato membro interessato. Lo Stato membro oggetto della notifica redige una relazione contenente i dettagli delle esenzioni concesse e la trasmette alla Commissione.

5. Il gestore della rete provvede affinché all'operatore di aeromobili sia notificato il mancato rispetto delle misure di ATFM derivante dall'applicazione degli obblighi relativi alla mancanza di piani di volo e ai piani di volo multipli. L'operatore di aeromobili oggetto della notifica redige una relazione contenente i dettagli delle circostanze e delle azioni intraprese per correggere tale mancato rispetto. Il gestore della rete presenta una relazione annuale alla Commissione, contenente i dettagli relativi alla mancanza di piani di volo o alla presentazione di piani di volo multipli.

6. Il gestore della rete effettua una revisione annuale del rispetto delle misure di ATFM per garantire che tutti i soggetti operativi interessati migliorino il grado di rispetto di tali misure.

7. Il gestore della rete prepara relazioni annuali e le sottopone alla Commissione. Le relazioni specificano la qualità della funzione di ATFM e comprendono dettagli riguardanti:

a) le cause delle misure di ATFM;

b) l'impatto delle misure di ATFM;

c) il rispetto delle misure di ATFM;

d) i contributi all'ottimizzazione dell'impatto complessivo sulla rete da parte di tutti i soggetti operativi interessati;

e) raccomandazioni in merito ai suddetti punti per migliorare le prestazioni della rete.

8. Il gestore della rete provvede affinché sia istituito e aggiornato un archivio dei dati ATFM elencati nel presente allegato, dei piani di volo, dei registri operativi e dei dati contestuali pertinenti. Tali dati sono conservati per un periodo di due anni dalla loro presentazione e messi a disposizione della Commissione, degli Stati membri, delle unità ATS e degli operatori di aeromobili, secondo necessità. Tali dati sono altresì messi a disposizione dei coordinatori delle bande orarie e degli operatori aeroportuali a sostegno delle loro valutazioni periodiche della capacità dichiarata.

Appendice

Elenco delle disposizioni dell'ICAO finalizzate alla gestione dei flussi del traffico aereo

1. Annesso 11, capitolo 3, paragrafo 3.7.5 (Gestione dei flussi del traffico aereo), della convenzione di Chicago sui servizi di traffico aereo (14ª edizione — luglio 2016, contenente l'emendamento 50 *bis*).
2. Capitolo 3 (Capacità ATS e Gestione dei flussi di traffico aereo) del documento ICAO 4444, *Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management* (PANS-ATM), (16ª edizione — 2016, contenente l'emendamento 7 *bis*).
3. Capitoli 2 e 8 (Gestione dei flussi del traffico aereo) del documento ICAO 7030, *European (EUR) Regional Supplementary Procedures*, (5ª edizione 2007).

ALLEGATO III

FUNZIONE DI RADIOFREQUENZA

PARTE A

Obiettivo e ambito di applicazione

1. La presente funzione persegue i seguenti obiettivi:

   a) ottimizzare l'uso dello spettro radio aeronautico europeo tramite miglioramenti delle procedure di gestione delle frequenze e dei criteri di pianificazione al fine di prevenire la penuria di frequenze che ridurrebbe la capacità della rete;

   b) migliorare la trasparenza delle pratiche di gestione delle frequenze, consentendo la corretta valutazione dell'uso efficiente delle frequenze e la determinazione di soluzioni che rispondano alla futura domanda di frequenze;

   c) aumentare l'efficacia dei processi di gestione delle frequenze attraverso la promozione delle migliori pratiche e lo sviluppo degli strumenti corrispondenti.

2. Il gestore della rete e i gestori delle frequenze nazionali concordano sulle priorità generali relative a questa funzione allo scopo di migliorare la configurazione e il funzionamento della rete aeronautica europea. Tali priorità sono documentate in una sezione dedicata alle frequenze del piano strategico e del piano operativo della rete, realizzata con la consultazione dei soggetti interessati. L'individuazione delle priorità può riguardare in particolare bande, aree e servizi specifici.

PARTE B

Requisiti per l'esecuzione della funzione

1. Gli Stati membri nominano una persona, un'autorità o un'organizzazione competente in qualità di gestore delle frequenze nazionali. Tale soggetto ha la responsabilità di garantire che le assegnazioni delle frequenze siano effettuate, modificate e revocate in conformità al presente regolamento. Gli Stati membri notificano alla Commissione e al gestore della rete i nomi e gli indirizzi dei gestori delle frequenze nazionali e comunicano tempestivamente qualunque cambiamento nelle nomine.

2. Il gestore della rete predispone e coordina gli aspetti strategici dello spettro che riguardano la rete e che devono essere opportunamente documentati nel piano strategico e nel piano operativo della rete. Il gestore della rete coadiuva la Commissione e gli Stati membri nella predisposizione di posizioni comuni in materia di aviazione per i contribuiti coordinati degli Stati membri in consessi internazionali, in particolare alla Conferenza europea delle poste e delle telecomunicazioni (CEPT) e all'Unione internazionale delle telecomunicazioni (UIT).

3. Su richiesta degli Stati membri, il gestore della rete informa la Commissione e intraprende azioni concertate con la Commissione e con la Conferenza europea delle poste e delle telecomunicazioni (CEPT) per far fronte alle eventuali preoccupazioni di altri settori industriali.

4. I gestori delle frequenze nazionali riferiscono al gestore della rete i casi di interferenze radio che possono avere un impatto sulla rete aeronautica europea. Il gestore della rete registra il verificarsi di casi di interferenze radio e coadiuva i gestori delle frequenze nazionali nella loro valutazione. Su richiesta dei gestori delle frequenze nazionali, il gestore della rete coordina le azioni o fornisce ogni sostegno necessario a risolvere o attenuare gli effetti di tali casi.

5. Il gestore della rete e i gestori delle frequenze nazionali sviluppano e promuovono ulteriormente le procedure di gestione delle frequenze, i criteri di pianificazione, i set di dati e i processi per ottimizzare l'utilizzo e l'occupazione dello spettro radio da parte degli utenti del traffico aereo generale. Su richiesta degli Stati membri, il gestore della rete propone di estendere l'applicazione di tali sviluppi a livello regionale.

6. Qualora sia richiesta l'assegnazione di una frequenza, la persona o l'organizzazione che chiede di utilizzare una frequenza inoltra una richiesta al competente gestore delle frequenze nazionali, fornendo tutti i dati e le giustificazioni pertinenti.

7. I gestori delle frequenze nazionali e il gestore della rete valutano le richieste di assegnazione di frequenze e le classificano in ordine di priorità sulla base dei requisiti operativi e dei criteri concordati. Il gestore della rete determina, in collaborazione con i gestori delle frequenze nazionali, gli effetti delle richieste di frequenze sulla rete. Il gestore della rete stabilisce i criteri di valutazione e di definizione delle priorità concertandosi con i gestori delle frequenze nazionali e provvede alla gestione e all'aggiornamento successivi di detti criteri, qualora necessario.

8. Qualora non si registri alcun impatto sulla rete, i gestori delle frequenze nazionali determinano le frequenze più adatte a soddisfare la richiesta, tenendo conto dei requisiti di cui al punto 12.

9. Qualora si registri un impatto sulla rete, il gestore della rete determina le frequenze più adatte a soddisfare la richiesta, tenendo conto dei seguenti requisiti:

   a) la necessità di fornire servizi sicuri legati alle infrastrutture di comunicazione, navigazione e sorveglianza;

   b) la necessità di ottimizzare l'utilizzo di risorse di spettro radio limitate;

   c) la necessità di avere un accesso economico, equo e trasparente allo spettro radio;

   d) i requisiti operativi del richiedente e dei soggetti operativi interessati;

   e) le previsioni sulla domanda futura di spettro radio;

   f) le disposizioni contenute nello *European Frequency Management Manual* (manuale di gestione delle frequenze europee) dell'ICAO.

10. Qualora non sia possibile determinare la frequenza adatta di cui ai punti 11 e 12, i gestori delle frequenze nazionali possono richiedere al gestore della rete di avviare la ricerca di una frequenza specifica. Allo scopo di individuare una soluzione per i gestori delle frequenze nazionali, il gestore della rete può, con il loro sostegno, condurre un'analisi specifica della situazione relativa all'utilizzo delle frequenze nell'area geografica interessata.

11. Il gestore delle frequenze nazionali assegna le frequenze più adatte stabilite ai punti 12 o 13.

12. Il gestore delle frequenze nazionali provvede a registrare ciascuna assegnazione di frequenza nel registro centrale, inserendo le seguenti informazioni:

   a) i dati specificati nel manuale di gestione delle frequenze europee dell'ICAO, comprendenti le principali informazioni tecniche e operative corrispondenti;

   b) i requisiti più rigorosi in materia di dati, conformemente al punto 6;

   c) la descrizione dell'utilizzo operativo dell'assegnazione di frequenza;

   d) i dati di contatto del soggetto operativo interessato che utilizza la frequenza assegnata.

   Gli Stati membri utilizzano il registro centrale per adempiere i rispettivi obblighi amministrativi di registrazione delle assegnazioni delle frequenze nei confronti dell'ICAO.

13. Nell'assegnare la frequenza al richiedente, il gestore delle frequenze nazionali ne precisa le condizioni d'uso. Tali condizioni specificano quanto meno che l'assegnazione di frequenza:

   a) mantiene la propria validità fintanto che è utilizzata per soddisfare i requisiti operativi descritti dal richiedente;

   b) può essere soggetta a una richiesta di spostamento della frequenza e tali spostamenti devono essere attuatati entro un determinato periodo di tempo;

   c) è soggetta a modifica al variare dell'utilizzo operativo descritto dal richiedente.

14. Il gestore delle frequenze nazionali provvede affinché ogni richiesta di spostamento, modifica o revoca di una frequenza sia effettuata dalla persona o dall'organizzazione a cui è stata assegnata la frequenza entro il periodo di tempo concordato e che il registro centrale sia aggiornato di conseguenza. Il gestore delle frequenze nazionali fornisce al gestore della rete un'opportuna giustificazione nei casi in cui tali azioni non possano essere eseguite.

15. I gestori delle frequenze nazionali assicurano che le informazioni di cui al punto 12 della parte B, riguardanti tutte le assegnazioni di frequenze utilizzate nell'ambito della rete aeronautica europea, siano disponibili nel registro centrale.

16. Il gestore della rete e i gestori delle frequenze nazionali conducono attività di monitoraggio e valutazione delle bande di frequenza dell'aviazione e delle assegnazioni di frequenza secondo procedure trasparenti al fine di garantire un utilizzo corretto ed efficiente delle frequenze stesse. Il gestore della rete istituisce tali procedure d'intesa con i gestori delle frequenze nazionali e provvede, se necessario, alla gestione e all'aggiornamento successivi di dette procedure. In particolare il gestore della rete individua ogni eventuale discrepanza tra il registro centrale, l'obiettivo operativo e l'utilizzo effettivo dell'assegnazione di frequenza che possa avere un effetto pregiudizievole sulla funzione di radiofrequenza. Il gestore della rete segnala tali discrepanze al gestore delle frequenze nazionali nell'intento di trovare loro soluzione entro un periodo di tempo concordato.

17. Il gestore della rete garantisce la disponibilità di strumenti comuni a sostegno delle attività centrali e nazionali di pianificazione, coordinamento, registrazione, auditing e ottimizzazione. In particolare il gestore della rete sviluppa tali strumenti a sostegno dell'analisi dei dati del registro centrale allo scopo di monitorare l'efficienza della funzione e configurare e attuare il processo di ottimizzazione delle frequenze di cui al punto 7.

PARTE C

Requisiti per l'organizzazione della funzione di frequenza

1. Il processo decisionale cooperativo tra i gestori delle frequenze nazionali e il gestore della rete si basa su accordi che specificano quanto meno:

   a) i criteri applicati per la valutazione dei requisiti operativi e il relativo ordine di priorità;

   b) periodi di tempo minimi per il coordinamento di assegnazioni di radiofrequenze nuove o modificate;

   c) meccanismi tesi a garantire il raggiungimento dei principali obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea da parte del gestore della rete e dei gestori delle frequenze nazionali;

   d) il fatto che le procedure, i criteri e i processi avanzati di gestione delle frequenze non incidano negativamente su quelli applicati da altri paesi nel contesto delle procedure regionali dell'ICAO;

   e) i requisiti tesi a garantire un'opportuna consultazione in merito agli accordi di gestione, nuovi o modificati, esistenti tra gli Stati membri e tutti i soggetti interessati a livello nazionale ed europeo.

2. Gli sviluppi degli accordi per il coordinamento delle radiofrequenze sono definiti in collaborazione con i gestori delle frequenze nazionali e riducono, per quanto possibile, le spese generali.

3. Il coordinamento sull'utilizzo strategico e tattico delle radiofrequenze con i paesi terzi che non partecipano alle attività del gestore della rete avviene sulla base degli accordi di lavoro regionali dell'ICAO. Ciò è finalizzato a consentire l'accesso dei paesi terzi alle attività del gestore della rete.

4. Gli Stati membri garantiscono che l'utilizzo delle bande di frequenza dell'aviazione da parte degli utenti militari sia opportunamente coordinato mediante il processo decisionale cooperativo con i gestori delle frequenze nazionali e il gestore della rete.

ALLEGATO IV

FUNZIONE DEI CODICI TRANSPONDER PER RADAR

PARTE A

Obiettivi e requisiti generali

Codice transponder (TC)

1. La presente funzione persegue i seguenti obiettivi:

   a) migliorare la robustezza del processo di assegnazione dei codici mediante l'attribuzione di ruoli e responsabilità chiari a tutti i soggetti interessati, laddove le prestazioni complessive della rete siano al centro delle modalità di assegnazione dei codici;

   b) aumentare la trasparenza nell'assegnazione dei codici e nel loro utilizzo effettivo, consentendo in questo modo una migliore valutazione dell'efficienza complessiva della rete.

2. Il gestore della rete assegna i codici transponder per i radar di sorveglianza secondari (SSR) agli Stati membri e ai fornitori di servizi di navigazione aerea secondo modalità che ottimizzano la distribuzione sicura ed efficiente di tali codici, prendendo in considerazione i seguenti aspetti:

   a) i requisiti operativi di tutti i soggetti operativi interessati;

   b) i livelli effettivi e previsti di traffico aereo;

   c) l'uso richiesto dei codici transponder SSR in conformità alle corrispondenti disposizioni del piano regionale di navigazione aerea, del *Facilities and Services Implementation Document* (documento di attuazione delle infrastrutture e dei servizi) della regione europea e del materiale esplicativo dell'ICAO.

3. Il gestore della rete mette a disposizione in qualsiasi momento agli Stati membri, ai fornitori di servizi di navigazione aerea e ai paesi terzi un elenco delle assegnazioni dei codici transponder SSR che descrive le assegnazioni complete e aggiornate dei codici SSR.

4. Il gestore della rete provvede all'attuazione di un processo formale per l'istituzione, la valutazione e il coordinamento dei requisiti per le assegnazioni dei codici transponder SSR, prendendo in considerazione tutti gli utilizzi civili e militari richiesti dei codici transponder SSR.

5. Il processo formale descritto al punto 4 deve includere come minimo le procedure, i periodi di tempo e gli obiettivi prestazionali pertinenti e concordati per il completamento delle seguenti attività:

   a) la presentazione di domande di assegnazione di codici transponder SSR;

   b) la valutazione delle domande di assegnazione di codici transponder SSR;

   c) il coordinamento delle modifiche proposte alle assegnazioni di codici transponder SSR insieme agli Stati membri, in conformità ai requisiti di cui alla parte B;

   d) l'audit periodico delle assegnazioni dei codici e delle relative esigenze nell'ottica di ottimizzare la situazione, ivi compresa la riassegnazione di codici già attribuiti;

   e) la modifica, l'approvazione e la distribuzione periodiche dell'elenco completo delle assegnazioni dei codici transponder SSR di cui al punto 3;

   f) la notifica, la valutazione e la risoluzione di conflitti imprevisti tra le assegnazioni di codici transponder SSR;

   g) la notifica, la valutazione e la risoluzione di errori nell'assegnazione di codici transponder SSR, rilevati nelle verifiche del mantenimento dei codici;

   h) la notifica, la valutazione e la risoluzione di criticità impreviste nelle assegnazioni di codici transponder SSR;

   i) la fornitura di dati e informazioni in conformità ai requisiti di cui alla parte C.

6. Le domande di assegnazione dei codici transponder SSR, ricevute nell'ambito del processo descritto al punto 4, sono verificate dal gestore della rete in merito alla loro conformità ai requisiti di processo per quanto riguarda le convenzioni per il formato e i dati, la completezza, l'accuratezza, la tempestività e le giustificazioni.

7. Gli Stati membri provvedono affinché i codici transponder SSR siano assegnati ad un aeromobile in conformità all'elenco delle assegnazioni dei codici transponder SSR di cui al punto 3.

8. Il gestore della rete gestisce per conto degli Stati membri e dei fornitori di servizi di navigazione aerea un sistema centralizzato di assegnazione e gestione dei codici transponder SSR per l'assegnazione automatica degli stessi al traffico aereo generale.

9. Il gestore della rete mette in atto le procedure e gli strumenti per il controllo e la valutazione periodici dell'uso effettivo dei codici transponder SSR da parte degli Stati membri e dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

10. Il gestore della rete, gli Stati membri e i fornitori di servizi di navigazione aerea stabiliscono di comune accordo piani e procedure a sostegno dell'analisi periodica e dell'individuazione dei futuri requisiti relativi ai codici transponder SSR. Tale analisi comprende l'individuazione delle potenziali ripercussioni sulle prestazioni, causate da eventuali criticità previste nelle assegnazioni dei codici transponder SSR.

11. Il gestore della rete elabora e gestisce i manuali operativi contenenti le istruzioni e le informazioni necessarie a consentire lo svolgimento delle funzioni di rete in conformità ai requisiti del presente regolamento. Tali manuali operativi sono distribuiti e gestiti in conformità agli opportuni processi di gestione della qualità e della documentazione.

Codice dell'interrogatore modo S (MIC)

12. Il presente processo persegue i seguenti obiettivi:

    a) effettuare in modo coordinato l'assegnazione del codice dell'interrogatore (codice IC) modo S in modo da conseguire l'efficienza complessiva della rete;

    b) offrire la base normativa che consenta una migliore applicazione e sorveglianza.

13. Il gestore della rete assegna i codici IC agli interrogatori modo S civili e militari in maniera tale da ottimizzare il funzionamento sicuro ed efficiente della sorveglianza del traffico aereo e il coordinamento civile e militare, tenendo conto dei seguenti aspetti:

    a) i requisiti operativi di tutti i soggetti operativi interessati;

    b) il regolamento (CE) n. 262/2009 della Commissione ([1]);

    c) la necessaria gestione dei codici IC modo S nel rispetto delle disposizioni dei principi e delle procedure per l'assegnazione dei codici degli interrogatori (IC) modo S per i radar di sorveglianza secondari (documento ICAO EUR 024).

14. Il gestore della rete gestisce, a nome degli Stati membri, un sistema centralizzato di assegnazione dei codici IC ([2]) per l'assegnazione coordinata dei codici IC agli interrogatori modo S.

15. Gli Stati membri forniscono un servizio centralizzato di assegnazione dei codici IC agli operatori modo S mediante il sistema di assegnazione dei codici IC.

16. Il gestore della rete mette in qualsiasi momento a disposizione degli Stati membri, degli operatori modo S e dei paesi terzi un piano di assegnazione dei codici IC che fornisce l'ultima serie completa approvata di assegnazioni dei codici IC nella regione europea dell'ICAO.

17. Il gestore della rete provvede all'attuazione di un processo formale per l'istituzione, la valutazione e il coordinamento dei requisiti per le assegnazioni dei codici IC, prendendo in considerazione tutti gli utilizzi civili e militari richiesti dei codici IC.

18. Il processo formale descritto al punto 17 deve includere come minimo le procedure, i periodi di tempo e gli obiettivi prestazionali pertinenti e concordati per il completamento delle seguenti attività:

    a) la presentazione di domande di assegnazione dei codici IC;

([1]) Regolamento (CE) n. 262/2009 della Commissione, del 30 marzo 2009, che fissa i requisiti per l'assegnazione e l'uso coordinati dei codici dell'interrogatore modo S per il cielo unico europeo (GU L 84 del 31.3.2009, pag. 20).

([2]) Definito all'articolo 2, paragrafo 11, del regolamento (CE) n. 262/2009.

b) la valutazione delle domande di assegnazione dei codici IC;

c) il coordinamento delle modifiche proposte alle assegnazioni dei codici IC insieme agli Stati membri, in conformità ai requisiti di cui alla parte B;

d) l'audit periodico delle assegnazioni dei codici IC e delle relative esigenze nell'ottica di migliorare la situazione, ivi compresa la riassegnazione di codici IC già attribuiti;

e) la modifica, l'approvazione e la distribuzione periodiche dell'elenco completo delle assegnazioni dei codici IC di cui al punto 16;

f) la notifica, la valutazione e la risoluzione di conflitti imprevisti dei codici IC tra gli interrogatori modo S;

g) la notifica, la valutazione e la risoluzione di criticità impreviste nell'assegnazione di codici IC;

h) la fornitura di dati e informazioni in conformità ai requisiti di cui alla parte C.

19. Il gestore della rete controlla le domande di assegnazioni dei codici IC ricevute nel quadro del processo di cui al punto 18 per verificare la conformità ai requisiti del processo per quanto riguarda le convenzioni per il formato e i dati, la completezza, l'accuratezza, la tempestività e le giustificazioni.

20. Nell'ambito del processo di cui al punto 18, il gestore della rete:

a) effettua simulazioni di aggiornamento del piano di assegnazione dei codici IC sulla base delle domande pendenti;

b) prepara una proposta di aggiornamento del piano di assegnazione dei codici IC da sottoporre all'approvazione degli Stati membri interessati;

c) provvede affinché la proposta di aggiornamento del piano di assegnazione dei codici IC soddisfi, per quanto possibile, i requisiti operativi delle domande di assegnazione di codici IC;

d) aggiorna e comunica agli Stati membri il piano di assegnazione dei codici IC subito dopo la sua approvazione, fatte salve le procedure nazionali per la comunicazione delle informazioni relative agli interrogatori modo S gestiti da enti militari.

21. Il gestore della rete mette in atto le procedure e gli strumenti per il controllo e la valutazione periodici dell'uso effettivo dei codici IC modo S da parte degli operatori modo S civili e militari.

22. Il gestore della rete, gli Stati membri e gli operatori modo S stabiliscono di comune accordo i piani e le procedure a sostegno dell'analisi periodica e dell'individuazione dei futuri requisiti relativi ai codici IC modo S. Tale analisi comprende l'individuazione delle potenziali ripercussioni sulle prestazioni, causate da eventuali criticità previste nelle assegnazioni dei codici IC.

23. Il gestore della rete elabora e gestisce i manuali operativi contenenti le istruzioni e le informazioni necessarie a consentire lo svolgimento delle funzioni di rete in conformità ai requisiti del presente regolamento. Tali manuali operativi sono distribuiti e gestiti in conformità agli opportuni processi di gestione della qualità e della documentazione.

PARTE B

Requisiti relativi ai meccanismi di consultazione specifici

Codice transponder

1. Il gestore della rete predispone un meccanismo dedicato per il coordinamento e la consultazione degli accordi dettagliati di assegnazione dei codici transponder SSR. Tale meccanismo:

a) garantisce che siano presi in considerazione gli effetti dell'utilizzo dei codici transponder SSR nei paesi terzi tramite la partecipazione agli accordi di lavoro per la gestione dei codici transponder SSR previsti dalle corrispondenti disposizioni del piano regionale di navigazione aerea e del *Facilities and Services Implementation Document* (documento di attuazione delle infrastrutture e dei servizi) della regione europea dell'ICAO;

b) garantisce che l'elenco delle assegnazioni dei codici transponder SSR di cui al punto 3 della parte A sia compatibile con il piano di gestione dei codici previsto nelle corrispondenti disposizioni del piano regionale di navigazione aerea e del *Facilities and Services Implementation Document* della regione europea dell'ICAO;

c) specifica i requisiti tesi a garantire che siano condotte opportune consultazioni su accordi, nuovi o modificati, di gestione dei codici transponder SSR con gli Stati membri interessati;

d) specifica i requisiti tesi a garantire che gli Stati membri conducano opportune consultazioni su accordi, nuovi o modificati, di gestione dei codici transponder SSR con tutti i soggetti interessati a livello nazionale;

e) garantisce il coordinamento con i paesi terzi sull'utilizzo strategico e tattico dei codici transponder SSR mediante gli accordi di lavoro per la gestione dei codici transponder SSR previsti dalle corrispondenti disposizioni del piano regionale di navigazione aerea e del *Facilities and Services Implementation Document* della regione europea dell'ICAO;

f) specifica periodi di tempo minimi per il coordinamento e la consultazione delle proposte di assegnazioni, nuove o modificate, dei codici IC e dei codici trasponder SSR;

g) garantisce che le modifiche all'elenco delle assegnazioni dei codici transponder SSR siano soggette all'approvazione degli Stati membri interessati da tali modifiche;

h) specifica i requisiti tesi a garantire che le modifiche all'elenco delle assegnazioni dei codici transponder SSR siano comunicate a tutti i soggetti interessati subito dopo l'approvazione dell'elenco stesso, fatte salve le procedure nazionali per la comunicazione delle informazioni relative all'utilizzo dei codici transponder SSR da parte delle autorità militari.

2. Il gestore della rete, in collaborazione con le autorità militari nazionali, provvede affinché siano intraprese le misure necessarie ad accertare che l'assegnazione e l'utilizzo dei codici transponder SSR per usi militari non abbiano effetti pregiudizievoli sulla sicurezza o sul flusso efficiente del traffico aereo generale.

Codice dell'interrogatore modo S

3. Il gestore della rete predispone un meccanismo dedicato per il coordinamento e la consultazione degli accordi dettagliati di assegnazione del codice dell'interrogatore (IC) modo S. Tale meccanismo:

a) specifica periodi di tempo minimi per il coordinamento e la consultazione delle proposte di assegnazioni, nuove o modificate, dei codici IC modo S;

b) garantisce che le modifiche al piano di assegnazione dei codici IC modo S siano soggette all'approvazione degli Stati membri interessati da tali modifiche;

c) garantisce che il coordinamento con i paesi terzi sull'utilizzo strategico e tattico dei codici IC modo S si basi sugli accordi di lavoro per la gestione dei codici IC modo S;

d) specifica i requisiti tesi a garantire che le modifiche al piano di assegnazione dei codici IC modo S siano comunicate a tutti i soggetti interessati subito dopo l'approvazione del piano stesso, fatte salve le procedure nazionali per la comunicazione delle informazioni relative all'utilizzo dei codici IC modo S e dei codici transponder SSR da parte delle autorità militari.

4. Il gestore della rete assicura che siano condotte opportune consultazioni su accordi, nuovi o modificati, di gestione dei codici con gli Stati membri interessati, mediante il processo decisionale cooperativo.

5. Il gestore della rete, in collaborazione con le autorità militari nazionali, provvede affinché siano intraprese le misure necessarie ad accertare che l'assegnazione e l'utilizzo dei codici IC modo S per usi militari non abbiano effetti pregiudizievoli sulla sicurezza o sul flusso efficiente del traffico aereo generale.

PARTE C

Requisiti relativi alla fornitura dei dati

Codice transponder

1. Le domande relative alle assegnazioni nuove o modificate dei codici transponder SSR sono conformi alle convenzioni per il formato e i dati, nonché ai requisiti di completezza, accuratezza, tempestività e giustificazione del processo di cui al punto 4 della parte A.

2. Gli Stati membri forniscono al gestore della rete i dati e le informazioni seguenti, entro i periodi di tempo concordati previsti dal gestore della rete, a sostegno dell'attuazione della funzione di rete relativa ai codici transponder SSR:

   a) un registro aggiornato sull'assegnazione e sull'utilizzo di tutti i codici transponder SSR nella rispettiva area di responsabilità, soggetto ai vincoli di sicurezza relativi alla divulgazione completa di assegnazioni di codici militari non utilizzati per il traffico aereo generale;

   b) una giustificazione a dimostrazione del fatto che le assegnazioni esistenti e richieste di codici transponder SSR rappresentano il minimo necessario per far fronte ai requisiti operativi;

   c) i dettagli di assegnazioni di codici transponder SSR non più necessarie a fini operativi, che possono essere rilasciate per essere nuovamente attribuite all'interno della rete;

   d) le relazioni relative a eventuali criticità impreviste nell'ambito delle assegnazioni di codici transponder SSR;

   e) i dettagli di eventuali modifiche nella pianificazione dell'installazione o nello stato operativo dei sistemi o delle loro parti, che possono incidere sull'assegnazione di codici transponder SSR ai voli.

3. I fornitori di servizi di navigazione aerea trasmettono al gestore della rete i dati e le informazioni seguenti, entro i periodi di tempo concordati previsti dal gestore della rete, a sostegno dell'attuazione della funzione di rete relativa ai codici transponder SSR:

   a) le relazioni di posizione relative al sistema avanzato di gestione tattica dei flussi (*Enhanced Tactical Flow Management System*), contenenti le assegnazioni dei codici transponder SSR per il traffico aereo generale per voli effettuati secondo le regole di volo strumentale;

   b) le relazioni su eventuali conflitti o pericoli imprevisti causati da un'effettiva assegnazione operativa di codici di transponder SSR, ivi comprese informazioni sulle modalità di risoluzione del conflitto in oggetto.

4. Nelle loro risposte in merito al coordinamento delle modifiche proposte alle assegnazioni di codici transponder SSR e agli aggiornamenti dell'elenco relativo a tali assegnazioni, gli Stati membri e i fornitori di servizi di navigazione come minimo:

   a) individuano se sono previsti eventuali conflitti o pericoli tra le assegnazioni dei codici transponder SSR;

   b) confermano eventuali effetti pregiudizievoli sui requisiti operativi o sull'efficienza;

   c) confermano che le modifiche alle assegnazioni dei codici transponder SSR possano essere attuate conformemente ai periodi di tempo richiesti.

Codice dell'interrogatore modo S

5. Le domande relative alle assegnazioni nuove o modificate dei codici IC sono conformi alle convenzioni per il formato e i dati, nonché ai requisiti di completezza, accuratezza, tempestività e giustificazione del processo di cui al punto 17 della parte A.

6. Gli Stati membri forniscono al gestore della rete i dati e le informazioni seguenti, entro i periodi di tempo concordati previsti dal gestore della rete, a sostegno dell'attuazione della funzione di rete relativa all'assegnazione dei codici IC:

   a) le caratteristiche degli interrogatori modo S specificate nel regolamento (CE) n. 262/2009;

   b) i dettagli di eventuali modifiche nella pianificazione dell'installazione o nello stato operativo degli interrogatori modo S o delle loro parti, che possono incidere sull'assegnazione dei codici IC agli interrogatori modo S;

   c) una giustificazione a dimostrazione del fatto che le assegnazioni esistenti e richieste di codici IC rappresentano il minimo necessario per far fronte ai requisiti operativi;

   d) le assegnazioni di codici IC non più necessarie a fini operativi, che possono essere rilasciate per essere nuovamente attribuite all'interno della rete;

   e) le relazioni relative a eventuali criticità impreviste nell'ambito delle assegnazioni di codici IC.

7. Il gestore della rete si avvale delle risposte fornite dagli Stati membri in merito alla proposta di piano di assegnazione dei codici IC, comprendente:

   a) l'individuazione di eventuali conflitti o pericoli tra le assegnazioni dei codici IC modo S;

   b) la conferma di eventuali effetti pregiudizievoli sui requisiti operativi o sull'efficienza;

   c) la conferma che le modifiche alle assegnazioni dei codici IC modo S possano essere attuate conformemente ai periodi di tempo richiesti.

8. Il gestore della rete assiste gli Stati membri nella risoluzione dei conflitti relativi al MIC, segnalati dagli Stati membri o dagli operatori modo S.

ALLEGATO V

MODELLO PER IL PIANO STRATEGICO DELLA RETE

Il piano strategico della rete si basa sulla seguente struttura:

1. INTRODUZIONE

1.1. Ambito di applicazione del piano strategico della rete (geografico e temporale)

1.2. Preparazione del piano e processo di convalida

2. CONTESTO GENERALE E REQUISITI

2.1. Descrizione della situazione presente e prevista della rete, compresi l'ERND, l'ATFM, gli aeroporti e le risorse limitate

2.2. Sfide e opportunità legate alla tempistica del piano (compresi le previsioni sulla domanda di traffico e gli sviluppi a livello mondiale)

2.3. Obiettivi prestazionali e requisiti commerciali espressi dai diversi soggetti interessati e obiettivi prestazionali a livello dell'Unione

3. VISIONE STRATEGICA

3.1. Descrizione della strategia di sviluppo ed evoluzione della rete per rispondere efficacemente agli obiettivi prestazionali e ai requisiti commerciali

3.2. Coerenza con il sistema di prestazioni

3.3. Coerenza con il piano generale ATM europeo

3.4. Coerenza con i progetti comuni istituiti a norma del regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione

4. OBIETTIVI STRATEGICI

4.1. Descrizione degli obiettivi strategici della rete, i quali:

a) comprendono gli aspetti legati alla cooperazione dei soggetti operativi interessati che partecipano in funzione dei ruoli e delle responsabilità di ciascuno;

b) indicano il modo in cui gli obiettivi strategici soddisferanno i requisiti;

c) individuano le modalità di misurazione dei progressi compiuti verso il conseguimento di tali obiettivi;

d) indicano il modo in cui gli obiettivi strategici incideranno sul settore e sugli altri ambiti interessati.

5. PIANIFICAZIONE STRATEGICA

5.1. Descrizione della pianificazione a breve e medio termine:

a) priorità per ciascuno degli obiettivi strategici;

b) attuazione di ciascuno degli obiettivi strategici in termini di necessaria diffusione della tecnologia, impatto sull'architettura, aspetti umani, costi previsti, benefici nonché governance, risorse e regolamentazione necessarie;

c) partecipazione richiesta dei soggetti operativi interessati a ciascun elemento del piano, con la descrizione dei ruoli e delle responsabilità di ciascuno;

d) livello concordato di coinvolgimento del gestore della rete per sostenere l'attuazione di ciascun elemento del piano per ogni singola funzione.

5.2. Descrizione della programmazione a lungo termine:

a) intento di conseguire ciascuno degli obiettivi strategici in termini di tecnologia richiesta e relativi aspetti di ricerca e sviluppo, impatto sull'architettura, aspetti umani, motivazioni commerciali, governance e regolamentazione necessarie nonché considerazioni correlate, di natura economica o legate alla sicurezza, a giustificazione di tali investimenti;

b) partecipazione richiesta dei soggetti operativi interessati a ciascun elemento del piano, con la descrizione dei ruoli e delle responsabilità di ciascuno.

6. VALUTAZIONE DEL RISCHIO

6.1. Descrizione dei rischi associati all'attuazione del piano

6.2. Descrizione della procedura di monitoraggio (comprese le possibili deviazioni dagli obiettivi iniziali)

7. RACCOMANDAZIONI

7.1. Individuazione delle azioni che devono essere intraprese dall'Unione e dagli Stati membri per sostenere l'attuazione del piano.

ALLEGATO VI

MODELLO PER IL PIANO OPERATIVO DELLA RETE

Il piano operativo della rete si basa sulla seguente struttura generale (personalizzata in base alle diverse funzioni singole e all'orizzonte temporale del piano operativo della rete, per rispecchiarne il carattere evolutivo e l'assetto basato su periodi compresi tra 3 e 5 anni, annuali, stagionali, settimanali e giornalieri).

1. INTRODUZIONE

1.1. Ambito di applicazione del piano operativo della rete (geografico e temporale)

1.2. Preparazione del piano e processo di convalida

2. DESCRIZIONE DEL PIANO OPERATIVO DELLA RETE, DELLE SUE FINALITÀ E DEI SUOI OBIETTIVI OPERATIVI

— Il piano comprende gli aspetti legati alla cooperazione dei soggetti operativi interessati che partecipano in funzione dei ruoli e delle responsabilità di ciascuno;

— il piano precisa le modalità di gestione delle finalità e degli obiettivi operativi nelle fasi tattica, pretattica, a breve e a medio termine del piano operativo della rete e definisce altri obiettivi prestazionali stabiliti in base al sistema di prestazioni;

— il piano riporta le priorità fissate e le risorse necessarie per il periodo di pianificazione;

— il piano descrive le ripercussioni sul settore dell'ATM e sugli altri ambiti interessati.

3. PROCESSO DI PIANIFICAZIONE OPERATIVA COMPLESSIVA DELLA RETE

— Descrizione del processo di pianificazione operativa complessiva della rete;

— descrizione delle modalità strategiche secondo cui il piano operativo della rete si svilupperà e progredirà fino a rispondere efficacemente ai requisiti prestazionali operativi e alle altre finalità prestazionali previste dal sistema di prestazioni;

— descrizione degli strumenti e dei dati utilizzati.

4. CONTENUTO GENERALE E REQUISITI OPERATIVI

4.1. Sintesi delle precedenti prestazioni operative della rete

4.2. Sfide e opportunità legate alla tempistica del piano

4.3. Previsioni di traffico della rete in conformità alle appendici 1 e 2, ivi comprese:

— le previsioni relative alla rete,

— le previsioni relative ai fornitori di servizi di navigazione aerea, ai blocchi funzionali di spazio aereo e ai centri di controllo di area (ACC),

— le previsioni relative agli aeroporti principali,

— l'analisi relativa alle previsioni di traffico, ivi compresi una serie di scenari,

— l'analisi dell'impatto di eventi speciali.

4.4. Requisiti prestazionali operativi della rete, ivi compresi:

— i requisiti generali di capacità della rete,

— i requisiti relativi alla capacità dei fornitori di servizi di navigazione aerea, dei blocchi funzionali di spazio aereo e degli ACC,

— la capacità aeroportuale,

— l'analisi dei requisiti in termini di capacità,

— i requisiti relativi all'ambiente generale di rete/all'efficienza di volo,

— i requisiti generali relativi alla sicurezza della rete,

— i requisiti in situazioni di emergenza e la continuità dei servizi che interessano la rete.

4.5. Esigenze operative espresse dai diversi soggetti interessati, compreso il settore militare

5. PIANI DI POTENZIAMENTO DELLE PRESTAZIONI OPERATIVE DELLA RETE E AZIONI A LIVELLO DI RETE

— Descrizione dei piani e delle azioni la cui attuazione è attesa a livello di rete, compresi lo spazio aereo, le risorse limitate e l'ATFM,

— descrizione dei contributi in termini di prestazioni operative di ciascuno dei piani e delle azioni suddetti.

6. PIANI DI POTENZIAMENTO DELLE PRESTAZIONI OPERATIVE E AZIONI OPERATIVE A LIVELLO LOCALE

— Descrizione di ciascuno dei piani e delle azioni operative la cui attuazione è attesa a livello locale,

— descrizione dei contributi in termini di prestazioni operative di ciascuno dei piani e delle azioni suddetti,

— descrizione delle relazioni con i paesi terzi e delle attività attinenti all'ICAO.

7. EVENTI SPECIALI

— Panoramica degli eventi speciali che incidono in maniera significativa sull'ATM,

— singoli eventi speciali e relativa gestione dal punto di vista della rete,

— esercitazioni militari importanti.

8. REQUISITI DELLO SPAZIO AEREO MILITARE

— Disponibilità dello spazio aereo: giornate/orari predefiniti di disponibilità dello spazio aereo riservato,

— richieste ad hoc di utilizzo non previsto dello spazio aereo riservato,

— concessione per uso civile dello spazio aereo riservato qualora non sia più richiesto, con il più ampio preavviso possibile.

9. PREVISIONI CONSOLIDATE E ANALISI DELLE PRESTAZIONI OPERATIVE DELLA RETE

— Obiettivi e previsioni in termini di ritardo/capacità di ATFM a livello di rete, di fornitore di servizi di navigazione aerea, di blocchi funzionali di spazio aereo e di ACC,

— prestazioni operative aeroportuali,

— obiettivi e previsioni prestazionali in termini di ambiente di rete/efficienza di volo,

— impatto di eventi speciali,

— analisi degli obiettivi e delle previsioni delle prestazioni operative.

10. INDIVIDUAZIONE DI OSTACOLI OPERATIVI E SOLUZIONI DI ATTENUAZIONE A LIVELLO DI RETE E LOCALE

— Individuazione di ostacoli operativi (in termini di sicurezza, capacità, efficienza di volo) e potenziali, delle relative cause e delle soluzioni o azioni di attenuazione concordate, comprese le opzioni di equilibrio della domanda e della capacità.

Appendice 1

Centri di controllo di area (Area Control Centres, ACC)

Per ciascun ACC il piano operativo della rete fornisce una descrizione dettagliata di tutte le aree individuate nella presente appendice, comprendente le relative misure operative di potenziamento previste, le prospettive per il periodo, le previsioni di traffico, gli obiettivi e le previsioni in termini di ritardi, gli eventi significativi che possono incidere sul traffico, nonché i contatti operativi.

Per ciascun ACC il gestore della rete riporta le seguenti informazioni:

— le previsioni di traffico,

— un'analisi delle prestazioni operative presenti,

— una valutazione quantificata della capacità raggiunta (capacità di riferimento),

— una valutazione quantificata della capacità richiesta per diversi scenari di evoluzione del traffico (profilo di capacità richiesta),

— una valutazione quantificata delle azioni operative di potenziamento previste a livello di ACC, concordate con i fornitori di servizi di navigazione aerea,

— gli obiettivi e le previsioni in termini di ritardi,

— un'analisi delle prestazioni operative attese (sicurezza, capacità, ambiente).

Ciascun fornitore di servizi di navigazione aerea fornisce al gestore della rete le seguenti informazioni, che devono essere riportate nella descrizione del singolo ACC:

— l'obiettivo di ritardo locale,

— la valutazione/conferma delle previsioni di traffico, prendendo in considerazione le conoscenze del contesto locale,

— il numero di settori disponibili: configurazione/schema di apertura del settore per stagione/giorno della settimana/momento della giornata,

— le capacità/i valori di monitoraggio per ciascun settore/volume di traffico per configurazione/schema di apertura,

— gli eventi speciali programmati o noti, comprese le date/gli orari rispettivi e conseguente impatto sulle prestazioni operative,

— i dettagli delle misure operative di potenziamento previste, il relativo programma di attuazione e il conseguente impatto negativo/positivo sulla capacità e/o sull'efficienza,

— i dettagli delle modifiche proposte e confermate alla struttura e all'utilizzo dello spazio aereo,

— le azioni ulteriori concordate con il gestore della rete,

— i contatti operativi ACC.

Appendice 2

Aeroporti

Per gli aeroporti europei che influenzano le prestazioni della rete, il piano operativo della rete fornisce una descrizione dettagliata di tutte le aree individuate nella presente appendice e specifica le misure operative di potenziamento previste, le prospettive per il periodo, le previsioni di traffico e di ritardo, gli eventi significativi che possono incidere sul traffico, nonché i contatti operativi.

Per ciascun aeroporto il gestore della rete deve riportare le seguenti informazioni, basandosi in particolare sulle informazioni ricevute dai gestori aeroportuali e dai fornitori di servizi di navigazione aerea:

— le previsioni di traffico,

— un'analisi delle prestazioni operative attese delle misure operative di potenziamento previste (sicurezza, capacità, ambiente).

Per ciascun aeroporto inserito nel piano operativo della rete, il gestore aeroportuale e l'unità ATS locale prendono disposizioni affinché siano fornite al gestore della rete le seguenti informazioni, da inserire nella descrizione del singolo aeroporto:

— la valutazione/conferma delle previsioni di traffico, prendendo in considerazione le conoscenze del contesto locale,

— la capacità delle piste per ogni configurazione di pista, gli arrivi e le partenze presenti e previsti,

— una specifica della capacità per e durante il periodo notturno, se pertinente,

— i dettagli delle misure operative di potenziamento previste, il relativo programma di attuazione e il conseguente impatto negativo/positivo sulla capacità e/o sull'efficienza,

— gli eventi speciali programmati o noti, comprese le date/gli orari rispettivi e il conseguente impatto sulle prestazioni operative,

— gli altri fattori di aumento della di capacità previsti,

— le azioni ulteriori concordate con il gestore della rete.

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)

Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT