

- (5) Poiché per motivi di sicurezza ed efficienza in termini di costi è opportuna l'istituzione di approcci con minimi di prestazione per l'allineamento di pista con guida verticale (LPV), dovrebbe essere promosso l'uso di sistemi di potenziamento basati su satelliti (SBAS), in particolare il Servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria (EGNOS). Le operazioni con altre capacità PBN dovrebbero tuttavia essere agevolate prevedendo altri minimi in aggiunta agli LPV.
- (6) All'atto di sviluppare il piano di miglioramento della rete delle rotte europee, il gestore della rete di cui al regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione ⁽¹⁾ è tenuto, a norma di detto regolamento, a ricorrere a un processo decisionale in cooperazione. Di conseguenza, per quanto riguarda la fornitura di servizi ATM/ANS a norma del presente regolamento, il gestore della rete dovrebbe coordinarsi con i fornitori di servizi ATM/ANS, in particolare per garantire che le rotte ATS usate per il transito da e per la rete *di rotta* siano coerenti con le specifiche delle rotte strumentali standard di partenza (SID) e di arrivo (STAR) servite.
- (7) I requisiti diretti ai fornitori di servizi ATM/ANS che riguardano l'attuazione della PBN stabilita dal presente regolamento dovrebbero comprendere, in particolare, requisiti idonei all'attuazione di procedure di avvicinamento 3D in tutti i fine pista strumentali e, qualora tali fornitori abbiano stabilito rotte SID o STAR, l'attuazione di tali rotte. L'imposizione di tali requisiti potrebbe tuttavia, in determinate circostanze, comportare conseguenze negative gravi che prevarrebbero sui potenziali benefici in termini di sicurezza, capacità ed efficienza. È pertanto opportuno, in tali situazioni, autorizzare i fornitori di servizi ATM/ANS a non rispettare detti requisiti e ad applicare invece requisiti alternativi più adeguati alla situazione specifica e comunque idonei a raggiungere, per quanto possibile, i benefici perseguiti.
- (8) Nell'interesse di una transizione agevole e sicura, è opportuno inoltre autorizzare i fornitori di servizi ATM/ANS a fornire i loro servizi anche con altri mezzi rispetto alla PBN, in conformità ai requisiti del presente regolamento, per un periodo di tempo ragionevole. Alla luce della necessità di razionalizzare la fornitura di servizi ATM/ANS ed evitare costi inutili, in particolare per gli utenti dello spazio aereo, che risultano dall'esistenza di un'infrastruttura di navigazione stratificata, a partire dal 1° giugno 2030 non dovrebbero più essere autorizzati a farlo, se non quale misura di emergenza.
- (9) Nell'interesse della sicurezza dovrebbe inoltre essere garantita una transizione agevole e coordinata alla fornitura di servizi ATM/ANS che ricorrono alla PBN, in conformità ai requisiti del presente regolamento. I fornitori di servizi ATM/ANS dovrebbero pertanto adottare, in maniera tempestiva ed efficace, tutte le misure necessarie a tale scopo. Tali misure dovrebbero comprendere l'istituzione di un piano di transizione, che ogni fornitore dovrebbe tenere aggiornato in modo da tenere conto di tutti gli sviluppi pertinenti riguardanti la transizione. I piani di transizione e tutti gli aggiornamenti di rilievo, ovvero che comportano una modifica sostanziale del piano e che potrebbero incidere materialmente sugli interessi delle parti interessate, dovrebbero essere istituiti dopo un processo di consultazione di queste ultime, al fine di garantire che sia preso in considerazione il loro punto di vista ove opportuno, e previa approvazione dell'autorità competente, al fine di garantire la conformità ai requisiti definiti dal presente regolamento, in particolare dall'articolo 4, paragrafo 1.
- (10) Dopo l'attuazione dei requisiti della PBN di cui al presente regolamento possono verificarsi, eccezionalmente, situazioni in cui risulti impossibile ai fornitori di servizi ATM/ANS fornire i loro servizi in conformità a tali requisiti, per motivi imprevisi che esulano dal loro controllo. Fatto salvo l'obbligo per detti fornitori di servizi di adottare tutte le misure ragionevoli possibili per prevenire tali situazioni e di ripristinare quanto prima la conformità a detti requisiti qualora tali situazioni dovessero comunque verificarsi, i fornitori di servizi dovrebbero essere tenuti ad adottare le misure di emergenza necessarie per garantire la continuità e la sicurezza del servizio con altri mezzi, in particolare tramite procedure di navigazione convenzionali.
- (11) È necessario accordare alle parti interessate un periodo di tempo sufficiente per conformarsi al presente regolamento. I requisiti riguardanti l'uso esclusivo della PBN dovrebbero applicarsi a partire da un'opportuna data successiva in modo da disporre di un periodo di tempo sufficiente per una transizione agevole e sicura. Inoltre, anche talune disposizioni dell'allegato dovrebbero applicarsi a partire da un'opportuna data successiva, in considerazione dell'ulteriore tempo necessario alle parti per adattarsi ai requisiti in questione.
- (12) Le misure di cui al presente regolamento si basano sul parere formulato dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea in conformità all'articolo 17, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (13) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 5 del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾,

⁽¹⁾ 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).

⁽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).

