



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 5 dicembre 2011 (06.12)
(OR. en)**

18007/11

AVIATION 255

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	2 dicembre 2011
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2011) 823 definitivo
Oggetto:	Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni La politica aeroportuale nell'Unione europea: assicurare capacità e qualità atte a promuovere la crescita, la connettività e la mobilità sostenibile

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2011) 823 definitivo.

All.: COM(2011) 823 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 1.12.2011
COM(2011) 823 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO,
AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E
AL COMITATO DELLE REGIONI**

**La politica aeroportuale nell'Unione europea: assicurare capacità e qualità atte a
promuovere la crescita, la connettività e la mobilità sostenibile**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. INTRODUCTION

1. Gli aeroporti svolgono un ruolo cruciale nel sistema di trasporto aereo, mettendo in relazione le compagnie aeree con i rispettivi passeggeri e clienti per il trasporto merci. Sono altresì divenuti sempre più importanti per l'economia europea: forniscono un'ampia gamma di collegamenti all'interno dell'UE e assicurano che l'Europa rimanga connessa al resto del mondo. Sono anche fondamentali per la riuscita del cielo unico europeo.
2. Come si riconosce nella dichiarazione adottata al vertice sull'aviazione svoltosi a Bruges nell'ottobre 2010¹, vi è l'esigenza di riformare la normativa dell'UE per favorire la competitività degli aeroporti europei ed eliminare le strozzature di capacità, in modo da accrescere l'efficienza di ciascun elemento del sistema di trasporto aereo (come i gestori aeroportuali, i vettori, gli altri prestatori di servizi) e offrire ai viaggiatori e alle imprese un miglior rapporto tra qualità e prezzo.
3. Tale esigenza è altresì riconosciuta nel programma di lavoro della Commissione per il 2011 che invita a un impiego più razionale della rete aeroportuale europea per concorrere a un maggior potenziale di crescita del mercato unico. Ciò, a sua volta, contribuirà a preparare l'UE ad avanzare verso gli obiettivi di Europa 2020 ed a realizzare una crescita sostenibile attraverso un'economia più competitiva ed efficiente nell'uso delle risorse. Nel medesimo spirito, il Libro bianco dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti"² considera che il miglioramento dell'accesso al mercato e l'offerta di servizi di qualità negli aeroporti siano essenziali ai fini del completamento dello spazio unico europeo dei trasporti.
4. Il presente documento descrive i progressi compiuti nell'attuazione del piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa³ presentato nel 2007. Esso individua peraltro due sfide principali per gli aeroporti europei: la **capacità** e la **qualità**. Nel farlo esso descrive il contesto per tre proposte legislative che, assieme alla presente comunicazione, formano un insieme coerente di misure specifiche: una proposta per utilizzare meglio le capacità esistenti rivedendo l'attuale sistema di assegnazione delle bande orarie, una proposta sui servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE e una proposta sulle restrizioni operative per il contenimento del rumore.

¹ Il vertice sull'aviazione svoltosi a Bruges ha riunito eminenti personalità della comunità europea dell'aviazione per discutere delle sfide cui è confrontato il settore. In esito all'evento è stata formulata la "Dichiarazione di Bruges".

² COM(2011) 144.

³ COM(2006) 819. Cfr. anche le conclusioni del Consiglio del 2 ottobre 2007 e la risoluzione del Parlamento europeo dell'11 ottobre 2007.

2. LA SFIDA DELLA CAPACITÀ AEROPORTUALE

2.1. Una crisi di capacità nei maggiori aeroporti dell'UE in un mondo in rapida evoluzione

5. Il piano d'azione del 2007 ha individuato un divario crescente tra la capacità e la domanda in vari *hub* trafficati dell'UE. La congestione in questi aeroporti rimarrà fonte di preoccupazione. Il traffico continuerà ad aumentare in futuro, come è successo negli ultimi 50 anni nonostante i periodi di rallentamento economico e altre problematiche⁴. Il traffico aereo, pur crescendo più lentamente in Europa rispetto alle economie emergenti, sarà pressoché raddoppiato entro il 2030⁵.
6. L'Europa, tuttavia, non sarà in condizioni di soddisfare gran parte di questa domanda a causa di una limitata capacità aeroportuale. I livelli di congestione prospettati nello studio del 2008 dal titolo *Challenges of Growth* sono stati confermati nel 2010. Nonostante la crisi economica mondiale e un incremento della capacità aeroportuale tra il 2007 e il 2030 pari al 40% secondo le previsioni (ivi compresi nuovi aeroporti, nuove piste e nuove infrastrutture in volo e a terra), non saranno assorbiti circa 2 milioni di voli (pari al 10% della domanda prevista) a causa di carenze di capacità⁶.
7. In termini concreti, entro il 2030 non meno di 19 aeroporti europei⁷ opereranno a piena capacità per otto ore al giorno, ogni giorno dell'anno (mentre nel 2007 solo 5 aeroporti operavano per il 10% del tempo a piena capacità o quasi). Ciò avrà un impatto importante sull'intera rete aerea poiché entro il 2030 per la congestione in questi aeroporti il 50% della totalità dei voli subirà ritardi alla partenza o all'arrivo o in entrambi i casi (contro il 17% nel 2007). La situazione sarà aggravata dal fatto che il sistema sarà anche più soggetto a interruzioni a causa della congestione aeroportuale e avrà una minor capacità di recupero dalle situazioni di crisi. I ritardi dureranno più a lungo nel sistema e si propagheranno con maggiore rapidità e ampiezza. La puntualità del trasporto aereo, i cui dati nel 2010 sono stati i peggiori rilevati in Europa dal 2001 nonostante un traffico inferiore ai livelli del 2007⁸, costituirà un importante motivo di preoccupazione.
8. I dati provenienti dai grandi aeroporti in uno studio indipendente condotto per conto della Commissione mostrano un andamento simile nel 2025⁹. Sebbene il rallentamento del traffico aereo mondiale dal 2008 abbia ridotto il divario tra domanda e capacità pianificata e nonostante il fatto che uno dei principali *hub* in

⁴ L'Associazione internazionale dei trasporti aerei (IATA) prevede a livello mondiale 16 miliardi di passeggeri e 400 milioni di tonnellate di merci per il 2050 (a fronte di, rispettivamente, 2,4 miliardi e 40 milioni nel 2010). Airbus prospetta una crescita annua media di traffico pari al 4,8% tra il 2010 e il 2030.

⁵ Secondo Eurocontrol, nel 2030 si avranno 16,9 milioni di movimenti aerei in Europa, pari a 1,8 volte la quantità osservata nel 2009 (Eurocontrol, *Long-Term Forecast Flight Movements 2010-2030*). Il traffico in Europa aumenterà del 4,0% tra il 2010 e il 2030, per effetto principalmente del traffico proveniente e diretto verso la regione Asia-Pacifico (Airbus, *Global Market Forecast 2011-2030*).

⁶ Eurocontrol, *Challenges of Growth 2008 e Long-Term Forecast Flight Movements 2010-2030*.

⁷ Di questi 19 aeroporti, 13 si trovano nell'UE.

⁸ Eurocontrol, *Performance Review Report 2010*, relazione a cura della Performance Review Commission.

⁹ Valutazione d'impatto delle revisioni al regolamento n. 95/93 elaborata da Steer Davies Gleave, maggio 2011.

Europa, Francoforte, disponga di una nuova pista, entro il 2025 la domanda continuerà a essere superiore alla capacità nell'arco della giornata negli aeroporti di Londra (Heathrow e Gatwick), Parigi (Orly), Milano (Linate) e Düsseldorf. Se la capacità non può essere accresciuta al di là dei 120 movimenti/ora pianificati, la domanda sarà anche superiore alla capacità dell'intera giornata all'aeroporto Charles de Gaulle di Parigi. Inoltre, la domanda continuerà a essere superiore alla capacità per una parte del giorno ad Amsterdam, Madrid, Monaco, Roma Fiumicino e Vienna. Questi sono tra gli aeroporti più critici per la rete aerea e sono snodi cruciali per la rete di gestione del traffico aereo. I problemi in questi aeroporti producono un notevole effetto a catena, soprattutto in caso di ritardo, per tutti gli aeroporti satellite che dipendono dai collegamenti con questi *hub* congestionati, nonché per i collegamenti dell'Europa con altre regioni del mondo.

9. A questa sfida di capacità si è confrontati in un contesto di accresciuta concorrenza e di un cambiamento nel mercato mondiale dell'aviazione. Nei prossimi anni la crescita del trasporto aereo sarà trainato prevalentemente da regioni quali l'Asia Pacifico, il Medio Oriente e l'America Latina. Ciò significa che, mentre in termini storici il Nord America ha rappresentato il più grande mercato dell'aviazione al mondo seguita dall'Europa, si prevede che entro il 2012-2013 queste due regioni siano superate dalla regione dell'Asia Pacifico. Il 2010 è stato esemplificativo di questa tendenza: quello di Pechino è diventato il secondo aeroporto più trafficato per volume di passeggeri, dopo Atlanta. London-Heathrow è sceso al quarto posto, dopo Pechino e Chicago O'Hare. L'elenco degli aeroporti a più rapida crescita nel 2010 conferma questa tendenza, comprendendo solo un aeroporto dell'UE tra i primi 25¹⁰.
10. Questi sono i motivi per cui l'Europa deve sfruttare al meglio la sua capacità aeroportuale esistente e, laddove necessario, incrementarla per rispondere alla crescente domanda di servizi di trasporto. A tale riguardo, sebbene gli Stati membri siano competenti per l'infrastruttura aeroportuale e siano quindi in prima linea nella sfida della capacità, l'UE può concorrere a una rete aeroportuale europea moderna mettendo in evidenza le problematiche comuni e aggiornando le attuali normative aeroportuali. Può altresì incoraggiare gli investimenti, soprattutto mediante il ricorso a strumenti finanziari innovativi, in modo da promuovere la crescita, assicurare la coesione all'interno dell'UE e rafforzarne i legami economici, sociali e culturali con il resto del mondo.

2.2. Ottimizzare lo sfruttamento della capacità esistente e aumentare la capacità aeroportuale

2.2.1. Allineare la capacità a terra e in volo

11. Dal 2007 il processo di creazione di un quadro normativo per il cielo unico europeo (in seguito "CUE") è continuato a un ritmo sostenuto. Nel 2009 è stato adottato un secondo pacchetto legislativo con l'obiettivo di assicurare che il cielo unico sia effettivo a partire dal 2012. Oggi il quadro è quasi completo. Gli aeroporti, che insieme con la gestione del traffico aereo costituiscono l'infrastruttura dell'aviazione

¹⁰ ACI, *World Annual Traffic Report* per il 2010.

civile, sono uno dei pilastri di questa architettura¹¹. Sono infatti essenziali per la rete e se manca la capacità a terra, il progetto del cielo unico subirà nel suo complesso ripercussioni negative. In altri termini, sarà irrilevante l'aumento della capacità in volo se la capacità aeroportuale non rimane allineata con la capacità di gestione del traffico aereo¹².

12. Per il CUE è essenziale il sistema di prestazioni¹³, che rappresenta un'opportunità per migliorare le prestazioni per i servizi di navigazione aerea a livello dell'UE nei settori della sicurezza, dell'ambiente, della capacità/ritardi e dell'efficienza economica. Nel 2010 la commissione di valutazione delle prestazioni (*Performance Review Commission*) di Eurocontrol è stata designata quale organo di valutazione delle prestazioni e sono stati fissati obiettivi prestazionali a livello dell'UE per il primo periodo di riferimento 2012-2014¹⁴. Il "lato volo" di un aeroporto rientra in questo approccio. Tuttavia, il ruolo degli aeroporti al momento è limitato.
13. Dal 2012 al 2014 solo i servizi di navigazione aerea di rotta saranno soggetti a obiettivi di prestazione mentre la prestazione per i servizi di navigazione aerea al terminal (vale a dire negli aeroporti e nelle aree limitrofe) saranno monitorati a partire dal 2012¹⁵. Inoltre, la capacità dei servizi di navigazione aerea non costituiscono l'unico vincolo. I dati raccolti in Europa dall'ufficio centrale per l'analisi dei ritardi (*Central Office for Delay Analysis*) indica che il 70% dei ritardi totali è imputabile ai tempi di rotazione (*turnaround*): si tratta di ritardi primari causati dalle compagnie aeree o dei rispettivi prestatori di assistenza a terra (tecnici, di imbarco, ecc.), dagli aeroporti (attrezzature, ecc.) o altre parti coinvolte nel processo di rotazione.
14. Alla luce di queste constatazioni, la Commissione reputa che la logica del sistema di prestazioni dovrebbe essere estesa agli aeroporti nel loro complesso in conformità a un'effettiva impostazione "gate-to-gate" e con l'obiettivo di ottimizzare e integrare tutte le fasi di un volo, da aeroporto ad aeroporto. Pertanto, la prestazione di servizi di navigazione aerea al terminal, seppur soggetta a obiettivi precisi a partire dal 2015 (inizio del secondo periodo di riferimento 2015-2019), non dovrebbe limitarsi alla torre di controllo. Andrebbe migliorata anche a terra nonché dovrebbe comprendere tutti gli operatori a terra (compagnie aeree, enti di gestione aeroportuale, prestatori di servizi di assistenza a terra, di servizi di sicurezza e doganali). A questo obiettivo

¹¹ La conferenza di alto livello sull'attuazione del cielo unico europeo, tenutasi a Budapest nel marzo 2011, ha individuato interventi concreti ed efficaci per attuare il cielo unico europeo che dovranno essere effettuati dalle parti interessate, compresi gli aeroporti. Gli aeroporti sono trattati nel regolamento della Commissione sulle funzioni di rete (regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1). In particolare, i principali aeroporti europei rientrano nel piano operativo della rete e ciascun aeroporto ivi contemplato deve cooperare con il gestore della rete.

¹² Dichiarazione di Madrid – Conclusioni della conferenza di alto livello sulla tabella di marcia verso l'attuazione del cielo unico europeo, Madrid 25-26 febbraio 2010, punto 4.

¹³ Regolamento (CE) n. 691/2010 della Commissione (GU L 201 del 3.8.2010, pag. 1).

¹⁴ Decisione 2011/121/UE della Commissione, GU L 48 del 23.2.2011, pag. 16. Gli obiettivi da conseguire sono: per l'ambiente un miglioramento pari allo 0,75% dell'indicatore di efficienza media di volo orizzontale di crociera nel 2014; per la capacità un ritardo medio di 0,5 minuti per volo nel 2014; per l'efficienza economica un miglioramento pari al 10% nel periodo.

¹⁵ Inoltre, i gestori aeroportuali con oltre 150000 movimenti commerciali/anno e tutti gli aeroporti coordinati e facilitati con oltre 50000 movimenti commerciali/anno già forniscono i dati richiesti ai sensi del regolamento sul sistema di prestazioni nell'ambito del CUE.

dovrebbero concorrere le proposte di revisione delle attuali normative per l'assegnazione delle bande orarie aeroportuali e per l'accesso ai servizi di assistenza a terra, che la Commissione presenta con questa comunicazione.

15. Anche gli aeroporti partecipano alla dimensione tecnologica del CUE, il programma SESAR. SESAR ha il potenziale per ampliare la capacità negli aeroporti, soddisfacendo così una domanda aggiuntiva, riducendo il numero dei voli in ritardo o cancellati nonché aumentando i livelli di attività e mobilità. Le attività connesse agli aeroporti attualmente costituiscono circa il 30% delle attività SESAR complessive¹⁶. Il conseguimento di questi incrementi di capacità richiederanno investimenti adeguati, tempestivi e accuratamente sincronizzati in attrezzature conformi al SESAR.
 16. Gli aeroporti sono tra i contesti operativi interdipendenti più complessi e un processo decisionale collaborativo negli aeroporti (A-CDM) costituisce una soluzione eccellente per migliorare l'efficienza complessiva in un aeroporto in base alla condivisione delle informazioni, senza comportare ingenti spese in conto capitale¹⁷. È anche un elemento essenziale di abilitazione per molti progressi tecnologici sviluppati da SESAR. Di conseguenza, la Commissione considera che la sua attuazione nei grandi aeroporti dell'UE debba essere accelerata sulla base del piano di azione A-CDM avviato da Eurocontrol¹⁸. Nel tempo occorre prestare debita attenzione all'estensione dell'A-CDM a tutti gli operatori a terra per assicurare una gestione "fluida" di passeggeri, bagagli, aeromerci e aeromobili.
- 2.2.2. *Sfruttare meglio la capacità esistente negli aeroporti congestionati assicurando un sistema di assegnazione delle bande orarie più efficiente sul piano delle risorse*
17. L'analisi del funzionamento dell'attuale regolamento sulle bande orarie ha dimostrato che il sistema di assegnazione in vigore impedisce un uso ottimale della scarsa capacità negli aeroporti trafficati¹⁹. Data la prevista carenza di capacità in alcuni aeroporti critici con i relativi effetti di propagazione sulle prestazioni della rete nel suo complesso e considerando il limitato sviluppo di nuove infrastrutture aeroportuali nell'UE, è questa una situazione che l'Europa non può permettersi.
 18. La Commissione propone pertanto di modificare il regolamento in vigore per consentire l'introduzione nell'UE di meccanismi basati sul mercato purché siano

¹⁶ I progetti riguardano principalmente tematiche quali la riduzione del tempo di occupazione delle piste, le separazioni tra aeromobili (compreso il vortice nella scia), i sistemi di guida in superficie per quanto concerne sia i sistemi aeroportuali sia quelli "a bordo" e la sicurezza delle piste (in particolare lo sviluppo di sistemi integrati che comprendano gli ATC, gli aeromobili e i veicoli).

¹⁷ Negli aeroporti CDM le informazioni "commerciali non sensibili" sono a disposizione di tutti i partner: l'unità di gestione dei flussi a livello centrale di Eurocontrol, l'ATCO, il gestore aeroportuale, l'operatore aereo, il pilota e il prestatore di assistenza a terra. L'A-CDM è uno strumento comprovato che può favorire gli aeroporti, in particolare migliorando l'efficienza complessiva della rotazione degli aeromobili e del processo di sequenziamento prima della partenza. Potenzialmente potrebbe diminuire i ritardi a catena a livello di rete e migliorare il recupero da eventi meteorologici o da perturbazioni di altra natura che comportino una perdita di capacità aeroportuale.

¹⁸ Cfr. il piano d'azione congiunto di ACI-Europa/Eurocontrol/CANSO per l'attuazione di un A-CDM negli aeroporti europei.

¹⁹ Valutazione d'impatto della Commissione che accompagna la proposta di regolamento relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'UE (rifusione).

stabilite misure intese a tutelare la trasparenza o una concorrenza priva di distorsioni, compresa una maggiore indipendenza dei coordinatori delle bande orarie. Ciò concorrerà ad assicurare che le bande orarie siano destinate ai vettori in grado di utilizzarle al meglio. Alcuni provvedimenti aggiuntivi miglioreranno l'impiego delle bande orarie assicurando al contempo un uso corretto di questa scarsa risorsa.

19. Si è stimato che rivedendo l'attuale sistema di assegnazione potranno essere recepiti fino a 24 milioni di passeggeri in più ogni anno negli aeroporti europei, dando luogo a vantaggi economici per oltre 5 miliardi di EUR e fino a 62 000 posti di lavoro entro il 2025 grazie a un più efficiente sistema di allocazione delle risorse²⁰.

2.2.3. *Bilanciare il livello auspicabile di protezione antifonica con le esigenze di trasporto e mobilità*

20. Sebbene gli aeromobili siano diventati meno rumorosi del 75% negli ultimi 30 anni²¹, una larga parte dei cittadini dell'UE è tuttora esposta a livelli elevati di rumore che comportano considerevoli effetti negativi sulla salute. Per assicurare la sostenibilità del trasporto aereo, restano necessari interventi volti a contenere l'impatto del rumore in vari aeroporti importanti. Ciò detto, le misure in materia di rumore pongono un vincolo non solo alla capacità aeroportuale in un determinato aeroporto ma anche al sistema aeronautico nel suo complesso attraverso gli effetti a catena. Di conseguenza, le decisioni sulle misure in materia di rumore e il livello auspicato di protezione antifonica devono assicurare nel complesso un adeguato bilanciamento con le implicazioni per la capacità.

21. La Commissione sta pertanto elaborando proposte di modifica alle norme in vigore sulle restrizioni operative correlate al rumore al fine di mettere le autorità in condizioni più adeguate a eliminare progressivamente dagli aeroporti gli aeromobili più rumorosi. Rafforzerà altresì il processo di valutazione del rumore in linea con i principi contemplati dall'approccio equilibrato dell'ICAO sulla gestione del rumore in modo da trovare la combinazione ottimale delle misure più efficienti in termini di costi per bilanciare le esigenze di trasporto e mobilità con i livelli di protezione antifonica. Infine, sarà possibile per la Commissione vagliare il processo di valutazione della rumorosità e, se necessario, sospendere la decisione concernente una restrizione operativa connessa a tale aspetto prima che essa venga attuata.

2.2.4. *Favorire gli investimenti pubblici e privati volti al finanziamento dell'infrastruttura aeroportuale a livello dell'UE*

22. È chiaro che l'ottimizzazione dell'impiego delle dotazioni esistenti non sarà sufficiente. Gli aeroporti devono costantemente ammodernarsi e sviluppare le proprie strutture per un'ampia gamma di motivi, che spaziano dall'impiego di apparecchiature più efficienti in termini energetici e più rispettose dell'ambiente alle misure di sicurezza e di protezione, oltre a essere connessi alla domanda del mercato. Gli investimenti più onerosi riguardano generalmente l'ampliamento della capacità e

²⁰ Ibidem.

²¹ L'UE è all'avanguardia nello sviluppo di aeromobili più puliti e silenziosi. L'impresa "Clean Sky" in particolare è una delle più imponenti iniziative di ricerca dell'UE con un bilancio stimato di 1,6 miliardi di EUR in sette anni. Questo partenariato pubblico-privato accelererà l'introduzione delle innovazioni tecnologiche nella flotta aerea del futuro.

gli aeroporti europei prevedono che, pur avendo impegnato in tutto 120 miliardi di EUR in nuove strutture tra il 2000 e il 2015, ciò non sarà affatto sufficiente²².

23. La proposta adottata di recente in merito ai nuovi orientamenti per la TEN-T²³ introduce un sistema a due livelli: una rete globale e una centrale. La rete globale assicurerà l'accessibilità a livello regionale e alla rete centrale. Quest'ultima sarà costituita dalle parti strategicamente più importanti della rete globale in base al concetto dei nodi multimodali (soprattutto, ma non solo, città e grandi conurbazioni). Dovrebbe essere ultimata entro e non oltre il 2030 e diventare l'asse portante di un sistema europeo di trasporto integrato.
24. La rete aeroportuale TEN-T sarà costituita da oltre 340 aeroporti, di cui almeno 82 faranno parte della rete centrale²⁴. I progetti aeroportuali ammissibili al finanziamento interesseranno il collegamento degli aeroporti alle linee ferroviarie, l'ottimizzazione dell'infrastruttura esistente, l'aumento della capacità aeroportuale e il sostegno all'attuazione del cielo unico europeo, in particolare lo sviluppo di SESAR. I Fondi strutturali e di coesione sono un elemento centrale della politica dell'UE in materia di infrastrutture dei trasporti e saranno coordinati con le priorità della TEN-T, nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato.
25. Nel quadro di TEN-T, i seguenti strumenti finanziari contribuiranno allo sviluppo degli aeroporti: il nuovo strumento integrato costituito dal "meccanismo per collegare l'Europa" (*Connecting Europe Facility*, CEF)²⁵ sosterrà i progetti di collegamento aria-ferrovia per gli aeroporti della rete centrale nonché SESAR e il cielo unico europeo; gli stanziamenti a favore degli aeroporti nella rete globale saranno gestiti mediante il Fondo di coesione e il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR). Inoltre, per fornire assistenza in merito al finanziamento del CEF, la Commissione ha altresì adottato i termini per l'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti che sarà uno dei vari strumenti di condivisione del rischio cui può attingere il meccanismo per attrarre i finanziamenti privati a favore di progetti prioritari in tutti i settori dei trasporti.
26. Inoltre, i progetti relativi agli aeroporti possono beneficiare di altri strumenti di ingegneria finanziaria sovvenzionati dall'UE. I progetti di aeroporti possono usufruire dello strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della TEN-T (LGTT) che è un prodotto studiato appositamente e amministrato dalla Banca europea per gli investimenti in relazione alla TEN-T. Un altro prodotto, denominato fondo Marguerite, consiste in un fondo comune in titoli azionari paneuropeo che si propone di agire da catalizzatore per gli investimenti in infrastrutture volti all'attuazione di politiche fondamentali dell'UE, ivi compreso il settore aeroportuale. Nel complesso, il sostegno dell'UE agevolerà l'accesso al mercato dei capitali.

²² ACI-Europa, *An outlook for Europe's airports*, 2010.

²³ COM(2011)665.

²⁴ La soglia per il finanziamento dei lavori raddoppierà dal 10% al 20% del costo totale, mentre gli studi continueranno a beneficiare di un sostegno pari fino al 50% del costo totale.

²⁵ Nel periodo 2014-2020 saranno assegnati ai trasporti nell'ambito di tale meccanismo 31,7 miliardi di EUR, di cui 10 miliardi saranno riservati agli investimenti nelle infrastrutture di trasporto negli Stati membri ammissibili al Fondo di coesione.

27. Data la natura concorrenziale del mercato dell'aviazione, occorre inoltre prestare attenzione al rischio che il finanziamento pubblico delle infrastrutture aeroportuali possano falsare il gioco della concorrenza. Sono attualmente in fase di revisione gli Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali, adottati nel 1994 e nel 2005²⁶. A tale riguardo, va considerata la coerenza del finanziamento pubblico degli aeroporti con la normativa in materia di aiuti di Stato. Sebbene possano essere giustificati in alcune categorie, tali aiuti non devono generare indebite distorsioni della concorrenza.

3. LA SFIDA DELLA QUALITÀ DEGLI AEROPORTI

28. Gli aeroporti costituiscono un'interfaccia essenziale tra passeggeri e compagnie aeree; la qualità del servizio offerto negli aeroporti è una determinante fondamentale dell'esperienza dei passeggeri e delle compagnie aeree. Per i passeggeri, è probabile che gli aspetti più apprezzati dell'esperienza personale negli aeroporti comprendano la facilità di accesso all'aeroporto, l'ottenimento di informazioni attendibili con rapidità, la semplicità dei processi per il check-in e per i bagagli, la brevità dei tempi di attesa e la reperibilità di personale per indicazioni in caso di imprevisti. Per gli aeroporti di maggiori dimensioni si tratta di offrire attenzioni ai passeggeri, pur trattandone a migliaia ogni giorno in un contesto di infrastrutture congestionate.
29. Per quanto concerne la relazione con la clientela costituita da compagnie aeree, i significativi cambiamenti nel settore del trasporto aereo negli ultimi 15 anni grazie al mercato europeo dell'aviazione e una serie di accordi per i servizi aerei con importanti partner mondiali hanno fatto sì che gli aeroporti evolvessero da meri prestatori di infrastrutture a modelli commerciali maturi e diversificati intesi a soddisfare un'ampia gamma di esigenze del mercato. In particolare i vettori cargo hanno la specifica esigenza che l'infrastruttura logistica favorisca la loro operatività basata sulla pronta consegna di articoli critici alle imprese in tutto il mondo.
30. Gli interventi della regolamentazione in questo ambito dovrebbero senza dubbio aiutare a migliorare la qualità del servizio offerto negli aeroporti, assicurando anche al contempo che questi ultimi rimangano gli ambienti fiorenti e concorrenziali che sono oggi. Inoltre, i passeggeri in Europa ora danno per scontato un livello elevato di sicurezza e protezione dell'aviazione e a tale riguardo rivestono un'importanza fondamentale le norme di base.

3.1. Promuovere l'accessibilità e l'efficienza degli aeroporti attraverso i collegamenti ferroviari

31. Un requisito fondamentale per un aeroporto efficiente è essere facilmente accessibile. Mentre gli aeroporti di piccole dimensioni possono razionalizzare l'accesso alle proprie strutture attraverso una rete ben organizzata di servizi di trasporto mediante autobus, la ferrovia è un'opzione aggiuntiva e sostenibile per gli aeroporti di determinate dimensioni o che dispongono già di strade ferrate nelle vicinanze del

²⁶ Quale prima fase nel processo di revisione, la Commissione ha lanciato una consultazione pubblica delle parti interessate che si è tenuta tra aprile e giugno 2011. Le risposte sono state pubblicate il 18 ottobre 2011 e sono disponibili in Internet sul server Europa.

terminal. Sussistono sostanzialmente tre tipologie di collegamenti ferroviari con gli aeroporti. I servizi cosiddetti "espressi di collegamento aeroportuale" offrono un collegamento sicuro e diretto tra centro città e aeroporto, evitando ingorghi stradali, liberano le strade di accesso e riducendo le emissioni di CO². Gli aeroporti di medie dimensioni possono anche attivare servizi ferroviari regionali. Ciò amplia il bacino di raccolta (in modo che siano necessari meno aeroporti per servire una determinata area). I grandi aeroporti con un numero significativo di voli a lungo raggio possono collegarsi con successo a linee ferroviarie ad alta velocità che fungano da servizio di raccordo e possano sostituire alcuni costosi voli a corto raggio, liberando così bande orarie preziose che possono essere impiegate in mercati attualmente non serviti. Questa tipologia di servizio naturalmente va a beneficio dei passeggeri ma, se attuato correttamente, rappresenta una soluzione ottimale per tutte le parti interessate del settore: vettori aerei, gestori ferroviari e aeroporti.

32. La tendenza nello sviluppo dell'intermodalità aria-ferrovia è chiaramente positiva: sono sottoscritti sempre più accordi tra vettori aerei e ferroviari e i passeggeri si abituano a questi servizi. Si è stimato che nel 2011 circa 23 milioni di passeggeri avranno avuto accesso agli aeroporti dell'UE mediante sistemi ferroviari con provenienza oltre l'area metropolitana. Rimangono tuttavia molti ostacoli, dalla frammentazione informatica all'interno del trasporto ferroviario a questioni inerenti alle responsabilità giuridiche e operative, al coordinamento degli orari, alla biglietteria comune, alla ripartizione dei proventi, ecc.
33. La Commissione continuerà a promuovere lo sviluppo di servizi aria-ferrovia sotto varie prospettive, che comprendono il sostegno finanziario per infrastrutture intermodali (entro il 2050 i principali aeroporti dell'UE dovranno essere collegati alla TEN-T ferroviaria e stradale), la costituzione di gruppi di lavoro finalizzati a riunire attorno allo stesso tavolo tutte le parti interessate e lo sviluppo di norme di interoperabilità per le informazioni e l'emissione dei biglietti mediante le regole delle STI TAP²⁷ sviluppate dall'Agenzia ferroviaria europea.

3.2. Migliorare i servizi di assistenza a terra

34. Benché i servizi di assistenza a terra non siano sempre visibili, l'esperienza dei passeggeri sia negli aeroporti sia in volo dipende dalla qualità di tali servizi. Sia che si tratti della ricezione adeguata dei passeggeri all'aeroporto, della corretta preparazione dell'aeromobile (ad esempio, per quanto riguarda la pulizia della cabina) o delle funzioni cruciali per la conduzione sicura di un volo (ad esempio, in merito allo sghiacciamento del velivolo), non si può prescindere da questi servizi per avere voli confortevoli, affidabili, sicuri ed economicamente vantaggiosi.
35. La direttiva originaria del 1996 sui servizi di assistenza a terra era incentrata principalmente sull'apertura dell'accesso al mercato di tali servizi e ha portato a mercati sempre più dinamici in questo settore. Tuttavia, il livello di concorrenza nei servizi e regimi di accesso limitati varia ancora notevolmente tra gli Stati membri. Inoltre, ciò che attualmente richiede attenzione è assicurare che tutte le parti coinvolte nel trasporto aereo operino in maniera adeguata a vantaggio dell'intero sistema (l'impostazione "gate-to-gate" dell'aviazione).

²⁷ Specifiche tecniche di interoperabilità riguardanti le applicazioni telematiche per i passeggeri.

36. L'assetto giuridico del 1996 non è più sufficiente. I servizi di assistenza a terra non sono abbastanza efficienti a causa delle barriere all'ingresso e all'espansione. Inoltre, la qualità complessiva dei servizi di assistenza a terra non ha mantenuto il passo con l'evoluzione delle esigenze in termini di affidabilità, resilienza, protezione, sicurezza e prestazione ambientale. Di conseguenza, i vantaggi della liberalizzazione non sono sfruttati a sufficienza né trasmessi pienamente agli utenti finali (imprese e cittadini).
37. Sebbene siano necessarie ulteriori azioni per assicurare un pari accesso al mercato, l'offerta di servizi di qualità dipende anche da altri fattori. In un settore ad alta intensità di lavoro come quello dei servizi di assistenza a terra, vanno considerate importanti questioni sociali. Il sistema delle gare incide sulle condizioni di lavoro del personale e favorisce il ricambio dello stesso. Tuttavia, il contesto giuridico nel settore dei servizi a terra non consente al momento di adottare misure attenuanti per quanto riguarda il trasferimento del personale da un precedente prestatore di servizi a terra a uno nuovo, al di là delle tutele già offerte dalla direttiva 2001/23/CE del Consiglio²⁸. Lo sviluppo e la formazione continui del personale hanno un marcato impatto sulla qualità dei servizi, ma l'attuale assetto giuridico non affronta la questione della formazione del personale. Inoltre, la difficile situazione economica corrente genera pratiche di risparmio sui costi che possono tradursi in minori investimenti nel capitale umano determinando personale scarsamente preparato. L'impiego di quest'ultimo a sua volta accresce il rischio di servizi di bassa qualità e riduce la sicurezza e la protezione dei servizi di assistenza a terra.
38. Avvenimenti importanti che comportano sospensioni critiche dei voli come la crisi della cenere vulcanica e pesanti nevicate che paralizzano i principali *hub* aeroportuali hanno mostrato l'esigenza di un accresciuto coordinamento delle operazioni a terra per gli aeroporti europei e la rete nel suo complesso (per quanto concerne gli effetti a catena) e di un'efficiente assistenza ai passeggeri lasciati a terra. Nei grandi aeroporti, che sono particolarmente importanti per la rete, l'ente di gestione aeroportuale dovrebbe assicurare che l'operatività a terra sia coordinata in particolare mediante piani di emergenza e livelli qualitativi minimi. Inoltre, perché i passeggeri possano esercitare i propri diritti, l'esperienza ha dimostrato che il vettore deve essere presente o rappresentato nell'aeroporto. Non è sempre così e, di conseguenza, gli aeroporti sono stati confrontati a situazioni estremamente difficili. La Commissione ne terrà conto nel contesto di una revisione del regolamento n. 261/2004²⁹, che offrirà anche l'occasione di considerare se l'onere finanziario di offrire cura e assistenza debba essere a carico esclusivo del vettore aereo quando altre parti sono responsabili del ritardo o della cancellazione.

²⁸ Direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti (GU L 82 del 22.3.2001).

²⁹ Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU L 46 del 17.2.2004).

3.3. Diritti aeroportuali: rafforzare la trasparenza e la correlazione con i costi dei diritti aeroportuali e per la sicurezza (security) per le compagnie aeree e i passeggeri

39. La parità di accesso all'infrastruttura aeroportuale a un prezzo equo per le compagnie aeree costituisce un contributo importante all'efficienza complessiva del sistema dell'aviazione. Nell'Unione europea è stata promossa nel 2009 un'iniziativa importante con l'adozione della direttiva sui diritti aeroportuali riguardante norme minime comuni per la fissazione dei diritti a carico delle compagnie aeree per l'utilizzo dell'infrastruttura aeronautica necessaria all'effettuazione dei voli.
40. Restano due obiettivi. Uno consiste nell'attuazione della direttiva del 2009, il cui recepimento da parte degli Stati membri doveva avvenire entro il 15 marzo 2011. La Commissione ha iniziato a vagliare le misure nazionali adottate e riferirà al Consiglio e al Parlamento europeo nel 2013.
41. Il secondo obiettivo riguarda i diritti di sicurezza. Dal 2002 il diritto dell'UE ha imposto agli Stati membri e agli aeroporti requisiti di sicurezza più stringenti. Attualmente, il recupero dei costi per la sicurezza dell'aviazione è disciplinato a livello nazionale. Tuttavia, le informazioni ai passeggeri su questi costi possono essere inadeguate e le compagnie aeree non sono consultate sistematicamente in tutti gli aeroporti dell'UE. Le informazioni e la consultazione sono essenziali per garantire che i prezzi applicati a passeggeri e cittadini siano fissati in maniera trasparente ed equa. Inoltre, questa situazione ostacola l'esistenza di vere condizioni di parità concorrenziale per gli aeroporti e i vettori aerei. Diritti di sicurezza non discriminatori e strettamente correlati ai costi sono quindi essenziali per assicurare una concorrenza equa e non falsata tra compagnie aeree e tra aeroporti. Nel 2009 è stata avanzata una proposta sui diritti di sicurezza, sulla base dell'approccio adottato per la direttiva sui diritti aeroportuali, al fine di assicurare che i diritti di sicurezza siano commisurati ai costi.

3.4. Rivedere gli attuali controlli di sicurezza (security) negli aeroporti europei e sviluppare un programma per il futuro

42. L'attuale quadro giuridico dell'UE sulla sicurezza (security) dell'aviazione³⁰ assicura all'UE un solido sistema di sicurezza. I controlli di sicurezza, tuttavia, sono spesso percepiti eccessivamente onerosi dai passeggeri, dal settore dell'aviazione e dagli aeroporti. È necessario un equilibrio tra il potenziamento della sicurezza e l'agevolazione dei viaggi.
43. Alla luce di quanto precede, l'attuale divieto di trasportare liquidi e gel nel bagaglio a mano dovrà essere rimosso entro aprile 2013: i passeggeri potranno portare liquidi a bordo dei velivoli previo controllo negli aeroporti dell'UE³¹. Più di recente, sono stati ammessi, in conformità alle condizioni minime, degli scanner di sicurezza (Security scanner) che non emettono radiazioni ionizzanti come metodo di controllo sui

³⁰ In particolare il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002, del 16 dicembre 2002, e i relativi atti di esecuzione.

³¹ Regolamento (UE) n. 720/2011 della Commissione, del 22 luglio 2011, GU L 193 del 23.7.2011, pag. 19.

passaggeri³². La tecnologia di scansione è in rapida evoluzione e potrebbe agevolare le operazioni di sicurezza sia per i passeggeri sia per gli aeroporti, ad esempio riducendo le perquisizioni manuali.

44. La Commissione sta effettuando una riflessione più ampia sul modo in cui migliorare la sicurezza dell'aviazione nel più lungo termine a vantaggio dei passeggeri e delle altre parti interessate. In generale, un'impostazione maggiormente "basata sui rischi" per stabilire misure attenuanti dell'UE è un concetto che potrebbe essere ulteriormente sviluppato per mirare i controlli di sicurezza laddove, in base alle informazioni dei servizi di sicurezza, il rischio è più elevato. Un sistema di sicurezza futuro dovrebbe essere un sistema di qualità atto ad assicurare un elevato livello di sicurezza e a preservare la fiducia e l'accettazione dei passeggeri.

3.5. Accrescere la sicurezza delle attività aeroportuali

45. Come evidenziato nel piano di azione del 2007, l'uso intensivo degli aeroporti e volumi più elevati di traffico richiedono accresciuti livelli di sicurezza.
46. L'UE è intervenuta con decisione in questo ambito adottando nel 2009 il regolamento n. 1108/2009³³ che estende le attività normative, di standardizzazione e di analisi della sicurezza dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) alla sicurezza degli aeroporti. Ciò significa che gli aeroporti saranno presto soggetti a requisiti di sicurezza comuni. Sono in corso lavori sulle norme dettagliate di sicurezza per gli aeroporti, i cui progetti saranno pubblicati dall'AESA entro la fine del 2012 prima dell'adozione definitiva da parte della Commissione. Un migliore coordinamento delle attività aeroportuali fornirà altresì un contributo utile al miglioramento della sicurezza.

4. L'OSSERVATORIO COMUNITARIO SULLA CAPACITÀ AEROPORTUALE: È ORA DI CAMBIARE MARCIA

47. Come prima iniziativa per l'attuazione del piano di azione del 2007, la Commissione ha istituito nel 2008 un Osservatorio comunitario sulla capacità aeroportuale come forum consultivo per promuovere la sensibilizzazione e lo scambio di dati nonché offrire consulenza sull'attuazione del piano di azione. È stata accordata priorità a questioni quali lo sviluppo di una metodologia per la valutazione della capacità aeroportuale, un inventario delle infrastrutture aeroportuali europee, aeroporti con l'impostazione gate-to-gate e l'intermodalità aria-ferrovia. Allo stesso tempo, sono state intraprese varie azioni nell'ambito di altri quadri strategici. Nell'allegato alla presente comunicazione figura una panoramica dei progressi finora compiuti in relazione a cinque azioni fondamentali individuate nel piano di azione.
48. Nei prossimi mesi la Commissione rivedrà il mandato dell'Osservatorio per includervi anche questioni di qualità e prestazioni. Inoltre, poiché intende monitorare più da vicino l'evoluzione della capacità aeroportuale a livello dell'UE, la Commissione incaricherà l'Osservatorio di aggiornare entro la fine del 2012 lo studio

³² Regolamento (UE) n. 1141/2011 della Commissione, del 10 novembre 2011, e regolamento di esecuzione (UE) n. 1147/2011 della Commissione, dell'11 novembre 2011.

³³ Regolamento (CE) n. 1108/2009, GU L 309 del 24.11.2009, pag. 51.

Challenge of Growth del 2008 avvalendosi delle capacità tecniche e delle competenze di Eurocontrol. Tale aggiornamento dovrebbe anche concorrere all'assolvimento del ruolo operativo e strategico del gestore della rete recentemente istituito. In base ai risultati, la Commissione potrebbe chiedere agli Stati membri di sviluppare e fornire strategie nazionali sulla capacità aeroportuale, considerando tutte le implicazioni per la rete e in particolare l'esigenza di assicurare il successo del CUE.

5. CONCLUSIONI

49. Oggigiorno il settore europeo dell'aviazione è una delle componenti dell'economia europea con le migliori prestazioni e la maggiore dinamicità; gli aeroporti europei svolgono peraltro un ruolo centrale nel sistema di trasporto aereo. Con quasi 800 milioni di passeggeri che viaggiano in aereo ogni anno da e verso l'UE (un terzo del mercato mondiale, con un volume pari a quasi tre volte quello dei primi anni novanta quando è stato liberalizzato il traffico aereo), il settore europeo dell'aviazione è un'industria di punta a livello mondiale.
50. È pertanto della massima importanza aggiornare questo modello, laddove necessario, e assicurare il perdurare del suo successo. Le compagnie aeree, gli aeroporti, la gestione del traffico aereo, i servizi di assistenza a terra nonché di trasporto di altra natura sono indissolubilmente interconnessi e devono cooperare nel modo migliore per continuare a essere efficienti in termini di mobilità, qualità e resilienza. Gli aeroporti stessi sono strettamente interdipendenti da un punto di vista operativo e non dovrebbero essere considerati come entità a sé stanti bensì piuttosto come parti di una rete aeroportuale europea. Una moderna rete aeroportuale europea è essenziale ai fini della strategia dell'UE per la crescita e per assicurare la connessione all'interno dell'UE e oltre i suoi confini nonché per la mobilità sostenibile. La Commissione propone pertanto di:
- rivedere il regolamento n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'UE;
 - abrogare la direttiva 96/67/CE e sostituirla con un regolamento sui servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE;
 - abrogare la direttiva 2002/30/CE e sostituirla con un regolamento sulle restrizioni operative in relazione al rumore negli aeroporti dell'UE nell'ambito di un'impostazione equilibrata.

ALLEGATO SULL'ATTUAZIONE DEL PIANO DI AZIONE

PIANO DI AZIONE DEL 2007	TEMPISTICA	AZIONE
Istituzione di un Osservatorio		Istituzione di un Osservatorio comunitario sulla capacità aeroportuale nel novembre 2008.
1) MIGLIORE UTILIZZO DELLE CAPACITÀ AEROPORTUALI ESISTENTI		
Incarico a Eurocontrol di elaborare strumenti armonizzati per la valutazione delle capacità aeroportuali.	Inizi 2007	Il gruppo di lavoro 1 "Capacità" ha elaborato una <i>check-list</i> di "requisiti funzionali" che può essere considerata per qualsiasi metodologia di valutazione della capacità.
Inventario per la valutazione delle capacità a livello dell'UE al fine di promuovere una maggiore sensibilizzazione e l'informazione sulle necessità relative alle capacità regionali.	2007	Il gruppo di lavoro 1 "Capacità" ha elaborato un progetto di questionario per stilare un inventario delle capacità aeroportuali, successivamente convalidato a fronte di un campione di aeroporti. Sono state ricevute le risposte da 24 Stati membri in relazione a 62 aeroporti.
Coerenza tra bande orarie negli aeroporti e piani di volo.	2007 – 2008	Regolamento n. 255/2010 della Commissione sulla gestione dei flussi del traffico aereo.
Potenziali ripercussioni della relazione 2007 di esecuzione del cielo unico europeo sulle attività aeroportuali.	A partire da metà 2007	Il gruppo di lavoro 2 "Impostazione <i>gate-to-gate</i> " ha contribuito alla proposta di regolamento relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (rifusione del regolamento 95/93), avanzata dalla Commissione.
Mandato a Eurocontrol di elaborare norme d'attuazione in vista dell'introduzione del processo decisionale collaborativo (Airport CDM) negli aeroporti europei.	2008	Piano d'azione congiunto di ACI-Europa/Eurocontrol/CANSO per l'A-CDM: attuazione completa in 4 aeroporti, in corso in altri 25 aeroporti.
2) APPROCCIO COERENTE ALLA SICUREZZA DEI TRASPORTI AEREI		
Estensione delle competenze dell'AESA alle attività aeroportuali.	Inizi 2008	È stato adottato il regolamento n. 1108/2009 che estende le attività normative, di standardizzazione e di analisi della sicurezza dell'AESA all'ambito della sicurezza negli aeroporti. I lavori sulla sua attuazione sono iniziati nel 2010. L'AESA sta attualmente redigendo le norme di sicurezza negli aeroporti e conducendo consultazioni al riguardo.
Certificazione dei segnali EGNOS/Galileo nello spazio e inclusione della gestione dei sistemi GNSS nel piano europeo di radionavigazione.	Dal 2008	Nel luglio 2010 il prestatore di servizi EGNOS (ESSP) è stato certificato dalla NSA francese quale fornitore di servizi di navigazione aerea (ai sensi della normativa sul CUE). A partire dal 2012 l'AESA subentrerà all'ESSP nella sorveglianza sulla sicurezza. Dal gennaio 2011 è disponibile il servizio "Safety of life" (SoL) di EGNOS e in Francia sono già state pubblicate alcune procedure di atterraggio basate su EGNOS.

Si prevede che SESAR porti all'integrazione totale dei sistemi GNSS nelle procedure operative della gestione del traffico aereo.	2007	Nel piano direttivo europeo per la gestione del traffico aereo, EGNOS è considerato uno strumento tecnologico che consentirà a SESAR di favorire miglioramenti operativi connessi alle accresciute capacità di navigazione e di atterraggio.
3) PROMOZIONE DELLE CO-MODALITÀ TRA DIVERSI TIPI DI TRASPORTO		
Promozione e finanziamento delle infrastrutture intermodali da parte della TEN-T, programmi di politica europea di coesione.	A partire dal 2007	Il gruppo di lavoro 3 sull'"intermodalità aria-ferrovia" sta redigendo una serie di raccomandazioni sulla base dell'esperienza pratica e delle migliori prassi.
Biglietti integrati aria-ferrovia	Inizi 2007	Tra il 4 luglio e il 30 settembre 2008 si è tenuta una consultazione pubblica sui biglietti integrati aria-ferrovia. I lavori sui biglietti sono condotti dall'ERA mediante l'iniziativa STI TAP.
4) ATTENTA CONSIDERAZIONE DEL FABBISOGNO DI NUOVE INFRASTRUTTURE		
Attuazione della direttiva sul rumore	2007 – 2008	Il 15 febbraio 2008 la Commissione ha adottato una relazione in merito all'attuazione della direttiva 2002/30/CE.
5) SVILUPPO E APPLICAZIONE DI NUOVE TECNOLOGIE		
Attuazione anticipata di tecnologie mature quali le funzioni di sorveglianza e di controllo dei sistemi A-SMGCS.	A partire dal 2007	Cfr. supra sull'A-CDM.
Strumenti e sistemi SESAR che incrementeranno considerevolmente le capacità aeroportuali.	2007 – 2013	Le attività relative agli aeroporti costituiscono attualmente il 30% circa delle attività complessive di SESAR con oltre 50 progetti inaugurati nell'ambito dei due pacchetti di interventi specifici per gli aeroporti.