CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 16 marzo 2007 (19.03)
(OR. EN)

7525/07

AVIATION 53

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	15 marzo 2007
Destinatario:	Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante
Oggetto:	Comunicazione della Commissione Stato di avanzamento del progetto di realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2007) 103 defin..

All.: COM(2007) 103 defin.

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 15.3.2007
COM(2007) 103 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Stato di avanzamento del progetto di realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Stato di avanzamento del progetto di realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)

1. INTRODUZIONE

Il 25 novembre 2005 la Commissione ha adottato una comunicazione che illustra le sfide che lo sviluppo dei trasporti aerei in Europa dovrà affrontare nei prossimi 20 anni e nella quale ha proposto un regolamento del Consiglio che istituisce un'impresa comune per la gestione di un ambizioso progetto di modernizzazione del controllo aereo in Europa, SESAR (*Single European Sky ATM Research*).

La proposta è stata discussa in sede di Consiglio, di Parlamento europeo e di Comitato economico e sociale europeo. Il parere del Comitato è stato adottato il 6 luglio 2006[1], quello del Parlamento il 14 novembre 2006[2] e il regolamento è stato adottato dal Consiglio il 27 febbraio 2007.

Nelle conclusioni della riunione del 9 giugno 2006 il Consiglio ha sottolineato l'importanza del progetto SESAR per l'Europa e ha invitato la Commissione ad avviare le misure preparatorie in vista della costituzione dell'impresa comune SESAR. Inoltre, ha chiesto alla Commissione di fare un bilancio della situazione relativa al progetto SESAR, con particolare riferimento ai progressi relativi alla fase di definizione, e di illustrare le prospettive della partecipazione del settore industriale al finanziamento del progetto.

La presente comunicazione è intesa a riferire al Consiglio e al Parlamento sui progressi del progetto SESAR, segnatamente sulla partecipazione del settore industriale alla fase di sviluppo del progetto.

2. CONTESTO

Il contesto relativo al controllo aereo in Europa è cambiato relativamente poco nel corso di poco più di un anno. Il traffico aereo registra una costante evoluzione (+ 4,1% di crescita media nel 2006 rispetto al 2005[3]), conformemente alle previsioni. Tuttavia, è già possibile osservare che il traffico sta per raggiungere la soglia di saturazione e che un evento imprevisto (nebbia, maltempo, avaria…)[4] è sufficiente a generare considerevoli ritardi su tutta la rete europea.

Benché nel 2006 la sicurezza aerea in Europa sia stata soddisfacente, soprattutto grazie all'applicazione di misure a livello comunitario quali la "lista nera" intesa ad aumentare la protezione dei cittadini europei contro le compagnie aeree giudicate poco sicure, alcuni

---

1 TEN 232 Joint Undertaking SESAR.
2 P6_TA-PROV(2006)0484.
3 Fonte Eurocontrol.
4 Si possono citare in particolare le condizioni climatiche difficili dell'estate 2006, la crisi a Heathrow dell'agosto 2006,…

incidenti verificatisi in altre regioni del mondo, che in parte sono con ogni probabilità ascrivibili al controllo del traffico aereo in senso lato[5], ricordano che la sicurezza non è mai acquisita una volta per tutte ma richiede uno sforzo continuo.

L'iniziativa "Cielo unico europeo", adottata nel 2004, continua a progredire, anche grazie all'istituzione di autorità nazionali di controllo, incaricate di tutelare i prestatori di servizi di navigazione aerea, e all'adozione di 7 regolamenti di esecuzione e oltre 15 mandati in corso conferiti a Eurocontrol per l'elaborazione di nuove norme di applicazione.

Il "Cielo unico" progredisce anche dal punto di vista geografico giacché sono stati firmati accordi relativi all'instaurazione di uno spazio aereo europeo comune (EAEC), che estende l'acquis comunitario, compreso il "Cielo unico", ai paesi limitrofi dell'Unione. L'accordo EAEC riunisce in un primo tempo i paesi dell'Europa sud-orientale, oltre a Islanda e Norvegia.

Anche il quadro istituzionale dell'aviazione civile europea dovrà evolvere, soprattutto con il potenziamento dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA), destinata a diventare l'autorità responsabile di tutte le attività connesse alla sicurezza aeronautica in Europa. Il vicepresidente Barrot ha chiesto a un gruppo di esperti di alto livello di riflettere sull'evoluzione del contesto regolamentare e istituzionale in Europa. I lavori del gruppo saranno conclusi nel luglio 2007 e forniranno un decisivo contributo alla relazione sullo stato di avanzamento del Cielo unico, che la Commissione deve presentare nel 2008[6].

Nel settore tecnico sono state avviate diverse azioni volte, in particolare, a ridurre al minimo l'impatto ambientale dei voli. Ad esempio, la Commissione ha avviato con Eurocontrol uno studio di fattibilità relativo alla realizzazione di uno strumento che consentirebbe di conoscere con precisione l'impatto generato da ciascun volo in Europa. Inoltre, nell'ambito del Memorandum di cooperazione firmato con l'Amministrazione federale dell'aviazione civile (FAA) degli USA, la Commissione ha lanciato un programma di dimostrazioni di procedure "ecologiche" per la gestione dei voli.

Anche se il "Cielo unico" in Europa è a buon punto, permangono alcuni significativi ostacoli:

- la capacità del sistema sta raggiungendo il limite;
- le tecnologie continuano ad essere obsolete;
- la moltiplicazione di sistemi tecnici differenti continua a destare preoccupazione, soprattutto sotto il profilo della sicurezza aerea;
- è necessario un approccio collegato alla realtà dei flussi di traffico e non ai vincoli di ordine geografico.

Il progetto SESAR è l'unico mezzo per attuare la rivoluzione tecnologica necessaria nel settore e portare a termine il cantiere avviato nel 2004 per la realizzazione del "Cielo unico europeo".

---

5 In particolare la collisione in volo tra un Boeing 737 e un Embraer Legacy avvenuta in Brasile il 29 settembre 2006.

6 Il gruppo è presieduto dalla signora Tammenoms Bakker.

3. STATO DI AVANZAMENTO DELLA FASE DI DEFINIZIONE DI SESAR

La fase di definizione (2004-2008) è posta sotto la responsabilità di Eurocontrol, l'Agenzia europea di sicurezza della navigazione aerea, e cofinanziata dalla Comunità europea (30 milioni di euro nell'ambito del finanziamento delle Reti Transeuropee - Trasporti).

A seguito di una gara d'appalto, Eurocontrol ha firmato nel novembre 2005 un contratto per la realizzazione dei lavori relativi alla fase di definizione con un consorzio di 30 società, rappresentative dell'intera comunità aeronautica europea. Grande attenzione è stata dedicata, nell'ambito del consorzio, agli utenti dello spazio aereo, i quali presiedono il comitato esecutivo del consorzio e partecipano attivamente ai lavori.

Giova osservare che i rappresentanti del personale, così come le autorità militari, sono coinvolti nei lavori del consorzio. Inoltre, in un intento di interoperabilità con le altre regioni del mondo, partecipano ai lavori della fase di definizione anche società non europee (Honeywell, Boeing, Rockwell).

Il progetto è organizzato in 6 stadi, il cui completamento è sancito da una relazione (D1… D6), come illustrato nel diagramma seguente:

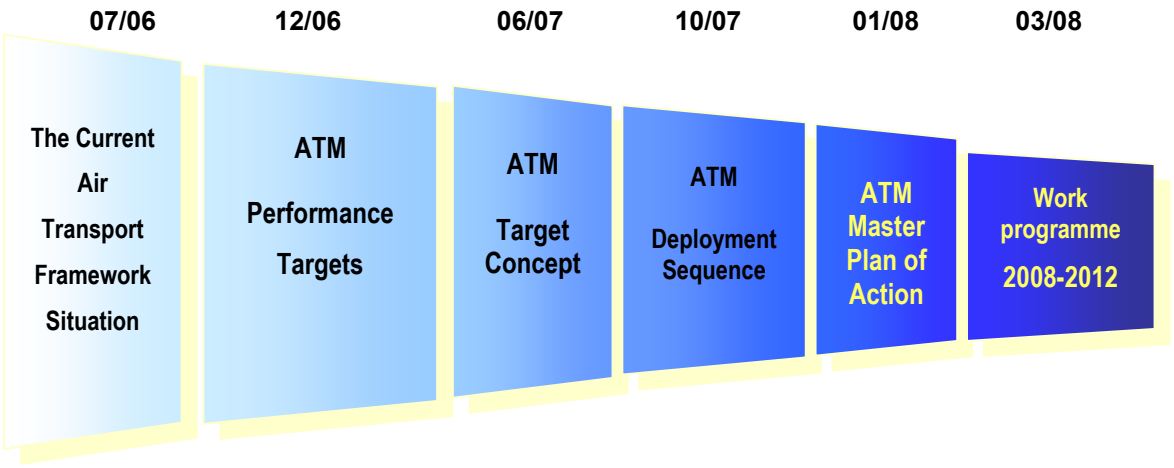

Fig. 1 – Gli stadi della fase di definizione

Il consorzio organizza a ciascuno stadio del progetto un seminario di presentazione delle sue attività all'intera comunità aeronautica. I 3 seminari che si sono svolti finora[7] sono stati seguiti da un numero via via crescente di partecipanti, soprattutto imprese e organizzazioni di paesi terzi che in tal modo possono essere periodicamente consultate e sottoporre i loro contributi ai lavori di SESAR.

Lo stato di avanzamento dei lavori della fase di definizione è conforme alle previsioni.

[7] Organizzati dal Consorzio a Ginevra, presso il Centro di conferenze dell'IATA, il 28 marzo, il 12 settembre 2006 e il 24 gennaio 2007.

Dopo oltre un anno dall'inizio dei lavori, e a seguito di una fase di potenziamento (oltre 600 persone lavorano nell'ambito della fase di definizione), tutte le relazioni sono state consegnate in conformità con le pianificazioni iniziali.

In particolare, la relazione intermedia **D1, pubblicata il 31 luglio 2006**, descrive la situazione odierna del contesto dell'aviazione in Europa, comprensiva degli aspetti sociali, economici e operativi. Si sofferma su talune carenze attuali del sistema di controllo aereo europeo, il cui impatto economico per l'aviazione è **valutato a circa 4,4 miliardi di euro, importo che va comparato con i 7 miliardi di euro del costo totale del sistema**[8]. La relazione D1 descrive peraltro un ambiente istituzionale e tecnico complesso, che necessita di un'urgente semplificazione. Conclude che si rende indispensabile un approccio basato sull'eliminazione della frammentazione in Europa e sul rispetto di obiettivi di prestazione, che offra una maggiore flessibilità a tutti i soggetti economici del trasporto aereo.

Nella relazione **D2, pubblicata il 22 dicembre 2006**, il consorzio illustra l'evoluzione del settore nei prossimi 15 anni, e propone una definizione precisa dei criteri di prestazione che lo sviluppo delle nuove generazioni di sistemi di controllo deve soddisfare. **Nella relazione D2 l'industria fa propri gli obiettivi ambiziosi per la concezione dei nuovi sistemi: triplicare la capacità, dimezzare il costo unitario, decuplicare la sicurezza**. Per contro, sugli obiettivi ambientali SESAR non ha potuto pubblicare obiettivi concreti in questa fase, indipendentemente dalle scelte operative e tecniche che saranno fatte nella relazione D3. La relazione D2 ha peraltro individuato diverse iniziative a breve termine che potrebbero, potenzialmente, comportare guadagni significativi, stimati a 500-1000 milioni di euro all'anno.

La fase di definizione riesce laddove il settore del controllo aereo ha sempre dimostrato grande difficoltà: tutti gli operatori sono riuniti attorno ad una medesima finalità e devono, congiuntamente, formulare un'opinione e operare scelte sulle quali sono disposti ad impegnarsi. Il progetto è in corso avanzato di realizzazione.

4. ELEMENTI DEL CONCETTO OPERATIVO SESAR

Un elemento fondamentale di SESAR è il concetto operativo, vale a dire una visione tecnica e operativa della modalità di funzionamento del sistema di controllo aereo di domani. La visione proposta nella fase di definizione è rivoluzionaria e pragmatica allo stesso tempo.

4.1. Une rivoluzione tecnologica

Come già osservato[9], l'infrastruttura tecnica attuale del controllo del traffico aereo non permetterà probabilmente di far fronte alle nuove sfide che lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo europeo implica.

È soprattutto da deplorare il fatto che le capacità tecnologiche delle nuove generazioni di aeromobili (ma anche delle generazioni attuali) non possano essere utilizzate pienamente a

---

[8] 2 miliardi di euro imputati all'inefficienza economica, 1,4 miliardi euro a voli non ottimizzati, 1 miliardo di euro dovuto ai ritardi.

[9] Comunicazione della Commissione al Consiglio relativa al progetto di realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR) ed alla costituzione dell'impresa comune SESAR COM(2005) 602.

causa dell'obsolescenza delle attrezzature di terra e dei mezzi di telecomunicazione tra gli operatori di terra e l'aeromobile. Inoltre, tutti i progressi resi possibili dalle tecnologie spaziali (GALILEO, SATCOM…) devono potere essere pienamente sfruttati nel settore del controllo del traffico aereo.

SESAR propone pertanto di articolare il concetto attorno agli elementi seguenti:

– Operazioni basate su una migliore previsione

Il sistema di controllo aereo è oggi principalmente *reattivo*: la conoscenza che il controllore aereo a terra ha della traiettoria effettiva dell'aereo è talmente imprecisa che la capacità di anticipazione dei problemi ne risulta fortemente limitata, il che implica una grande pressione operativa sugli operatori umani (controllori aerei e piloti).

Nell'ambito di SESAR, una migliore anticipazione dei problemi potrà avvenire mediante:

(a) processi decisionali collaborativi, che comportano la condivisione delle informazioni pertinenti e discussioni/negoziati strutturati tra i vari attori (aeroporti, controllo aereo, utenti dello spazio aereo) che permetteranno di destinare in modo preciso il traffico alle infrastrutture aeree ("autostrade" aeree, approcci "ecologici"…) tenendo conto degli interessi della sicurezza (ripartire il traffico), economici (prendendo in considerazione il più possibile le esigenze degli utenti dello spazio aereo), ambientali (riducendo al minimo l'impatto ambientale dei voli)[10];

(b) una migliore conoscenza delle informazioni meteorologiche, la cui imprecisione è uno dei fattori che incidono più fortemente nelle previsioni di traiettoria. Gli aerei potranno servire da recettori di informazioni meteorologiche e diffondere in tal modo informazioni precise sulle condizioni atmosferiche in quota, per migliorare la prestazione delle previsioni meteorologiche[11];

(c) la fusione delle varie rappresentazioni della "traiettoria" in una sola, quella stabilita dagli elaboratori di bordo degli aeromobili[12]. Le esigenze dell'operatore aereo (ad esempio ora di arrivo precisa, costo o tempo di volo minimo, flessibilità rispetto all'orario di partenza, ecc.…...[13]) saranno tenuti in piena considerazione nella traiettoria autorizzata di comune accordo con il controllo del traffico aereo;

---

10 Queste discussioni si concretizzeranno in un piano di gestione della rete (*Network Operations Plan*).

11 Questo tipo d'informazione potrà anche essere utile nella comprensione dei fenomeni di condensazione ad alta quota ("*contrails*").

12 Attualmente, le traiettorie calcolate dai sistemi di bordo degli aerei (*Flight Management Systems*) sono effettivamente diverse da quelle calcolate dai sistemi di controllo aereo a terra (*Flight Data Processing Systems*), cosa che è fonte di forti incoerenze.

13 La fase di definizione di SESAR raccoglie tutti questi elementi sotto la denominazione "*business trajectory*".

(d) una verifica precisa della "traiettoria" prevista, in particolare grazie alla navigazione satellitare (GALILEO) che permetterà agli aeromobili di posizionarsi con estrema precisione[14].

– La realizzazione di una rete di telecomunicazioni efficiente

Il sistema attuale di controllo del traffico aereo si basa soprattutto su scambi radiofonici tra l'operatore di terra e la cabina di controllo. Tale procedura rappresenta, in certa misura, un anacronismo, poiché si basa su tecnologie degli anni cinquanta, ma costituisce anche un sovraccarico di lavoro per gli operatori umani, per giunta con il rischio di gravi errori e di una cattiva comprensione che crea problemi di sicurezza dei voli.

SESAR realizzerà pertanto una rete efficiente di collegamenti di dati tra l'apparecchiatura di terra e di bordo, che permetterà in particolare scambi di informazioni precise sulle citate "traiettorie".

La rete di telecomunicazioni permetterà inoltre a tutti gli operatori presenti di accedere, efficacemente e simultaneamente, all'informazione sullo stato dei voli. Ad esempio, la compagnia aerea potrà sapere esattamente dove si trovano i suoi aeromobili, in quale posizione sono nella "coda" di arrivo ad un aeroporto; l'aeroporto potrà sapere con certezza a che punto sono le varie operazioni di preparazione dei voli e quando il gate di imbarco potrà essere liberato; tutte le informazioni operative saranno quindi disponibili ai fini di sicurezza, il che permetterà una migliore anticipazione delle situazioni potenzialmente critiche e una reazione più rapida e adeguata.

– Mezzi adeguati per utilizzare al meglio gli aeroporti

È prevedibile che gli aeroporti europei diventeranno sempre più un elemento critico dello sviluppo del trasporto aereo. SESAR propone alcune tecnologie o procedure operative che permetteranno di gestire meglio i movimenti aeroportuali:

(a) procedure di atterraggio "morbide"[15] che permetteranno di ridurre le emissioni acustiche e gassose in fase di atterraggio (assieme ad altre iniziative quali "*Clean sky*");

(b) migliori previsioni e individuazioni dei fenomeni di turbolenza di scia, che consentiranno di avvicinare gli aerei quando minore è il rischio di formazione di tali vortici;

(c) moderni sistemi di pianificazione dei movimenti aeroportuali, che includono i posti nelle code di partenza e di arrivo. Ciò permetterà soprattutto di ridurre il numero delle incursioni di pista[16] e di ridurre al minimo i tempi di attesa a terra con i motori avviati, che sono costosi per gli operatori aerei e generano notevoli emissioni;

(d) nuove tecnologie di recettori (a infrarossi ad esempio) associate a nuove tecniche di sintesi di immagine permetteranno di ricreare condizioni di

---

14 Metodi di "*Required Navigation Performance*" che assegnano un margine d'errore massimo all'aereo.

15 "*Continous Descent Approaches*".

16 Che rimangono un importante fattore di incidenti a terra.

visibilità nominali, per operare di notte e con cattive condizioni meteorologiche nelle migliori condizioni;

(e) procedure copiate dai "primi della classe", che permettono di generalizzare tecniche e procedure già consolidate in varie piattaforme nel mondo.

– Maggiore automazione degli strumenti di controllo del traffico aereo che assistono gli operatori

Il concetto operativo SESAR prevede di mantenere l'elemento umano al centro del processo decisionale. L'automazione permetterà di ridurre significativamente la pressione sugli operatori e di aiutarli a gestire l'aumento del traffico. In ogni caso, essi continueranno a svolgere il ruolo determinante di garante della sicurezza dei voli, anche se il profilo dei loro compiti cambierà.

In tal modo, le tecnologie e procedure operative sviluppate in SESAR permetteranno di distribuire il carico di lavoro tra il controllore aereo a terra e il pilota, ad esempio quando quest'ultimo si trova nella situazione migliore per tenere conto di taluni vincoli (ad esempio mantenere una certa distanza rispetto all'aereo precedente in avvicinamento).

Fra gli strumenti e sistemi automatizzati che dovranno essere prodotti, si citino:

(a) tutti gli strumenti di pianificazione e di sostegno delle negoziazioni sulle traiettorie;

(b) gli strumenti di assegnazione e di modifica delle traiettorie, che includono gli strumenti di individuazione e risoluzione di conflitti,

(c) gli strumenti automatizzati di gestione dei movimenti a terra e di gestione dei decolli e degli atterraggi;

(d) gli strumenti di visualizzazione del traffico attorno alla cabina di pilotaggio;

(e) gli strumenti di verifica della conformità delle traiettorie.

5. ATTIVITÀ PREPARATORIE PER LA COSTITUZIONE DELL'IMPRESA COMUNE SESAR

Incaricata dal Consiglio, nelle conclusioni del 9 giugno 2006, di elaborare le misure preparatorie in vista della costituzione dell'impresa comune SESAR, la Commissione ha avviato contatti con diversi membri potenziali e ha iniziato discussioni preliminari con Eurocontrol. Il risultato di queste discussioni è presentato nel paragrafo seguente.

5.1. Posizione assunta dai membri fondatori

Comunità europea

La partecipazione finanziaria stimata della Comunità europea all'impresa comune SESAR è di 700 milioni di euro. Tale contributo proverrà dai bilanci del Programma quadro per la ricerca e lo sviluppo (7PQ) e del Programma delle Reti transeuropee - trasporti (RTE-T) sotto forma di sovvenzioni, in applicazione delle disposizioni specifiche a ciascuno strumento.

Il bilancio totale che la Commissione prevede nell'ambito del 7PQ, per il periodo 2007-2013, è valutato a 350 milioni di euro, importo fissato come tetto massimo. Per l'attuazione del 7PQ, il programma specifico "Cooperazione"[17] riporta il progetto SESAR nella rubrica "Trasporti (e aeronautica)". Il programma di lavoro 2007 per questo programma specifico[18] riserva un importo di 10 milioni di euro all'impresa comune nell'esercizio 2007.

Nell'ambito del programma RTE-T, la Commissione intende assegnare a SESAR un importo stimato a 350 milioni di euro nel programma pluriennale 2007-2013, da adottare sulla base del nuovo regolamento RTE-T (in fase finale della procedura di codecisione). SESAR è definito un progetto di interesse principale e come tale è inserito tra le *priorità orizzontali*.

Ripartizione della previsione indicativa del contributo comunitario all'impresa comune SESAR:

(Importi indicativi, in mio EUR)

	2007	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**TOTALE**
7 PQ	10	65	75	50	50	50	50	350
RTE-T	50	50	50	50	50	50	50	350

Eurocontrol

Il Consiglio provvisorio dell'8 febbraio 2006 ha confermato la partecipazione di Eurocontrol all'impresa comune SESAR come membro fondatore e ha ratificato il principio di una partecipazione finanziaria dell'organizzazione pari a 700 milioni di euro.

5.2. Partecipazione del settore industriale

La Commissione ha ricevuto 12 manifestazioni di interesse di operatori industriali che desiderano diventare membri dell'impresa comune SESAR.

Il totale degli investimenti previsti dal settore industriale al progetto SESAR raggiunge un importo preliminare dell'ordine di 900-1300 milioni di euro, che corrisponde ampiamente alla partecipazione prevista.

Molti altri operatori hanno peraltro manifestato il loro interesse a partecipare al progetto, benché tale interesse non si sia tradotto concretamente in una lettera di intenti. I prestatori di servizi di navigazione aerea di piccola o media dimensione, in particolare, prevedono la formazione di un gruppo adeguato per apportare il loro contributo al progetto.

L'industria è disposta a contribuire mettendo soprattutto a disposizione del progetto risorse tecniche, il che costituisce una buona base di partenariato nel quale la ricerca condotta in SESAR servirà effettivamente da base allo sviluppo di prodotti industriali e operativi. L'idea di un "architetto industriale" che assumerebbe la direzione tecnica dei lavori è stata avanzata in alcune proposte e merita una riflessione più approfondita.

Valutazione dei contributi in natura

[17] Decisione del Consiglio 2006/971/CE del 19.12.2006.
[18] Decisone C(2006)6839.

Gli importi indicati dai potenziali investitori saranno oggetto di verifiche meticolose e sistematiche nel corso dei negoziati che avranno luogo tra l'impresa comune e i suoi futuri partner; essi confermano la volontà di impegno dell'industria nel progetto.

La metodologia di valutazione dei contributi in natura si ispira ai meccanismi conosciuti dei programmi quadri di ricerca e sviluppo. Per tutto ciò che riguarda le risorse umane, questi contributi saranno quantificati sulla base di costi effettivi e controllabili. Riguardo alla valutazione di prodotti o dell'utilizzo di risorse materiali (aerei sperimentali, simulatori, centri di controllo…), sarà proposta una metodologia trasparente di valutazione dei contributi basata su prezzi di mercato.

Vari operatori di paesi terzi hanno comunicato il loro interesse ad aderire a SESAR. La necessità di modernizzazione del controllo aereo ha una dimensione mondiale e diversi paesi, di fronte ad aumenti significativi del loro traffico aereo, desiderano investire nelle nuove tecnologie. La possibilità di associare questi operatori all'impresa comune è un punto di forza dell'approccio europeo.

Ripartizione dei diritti di proprietà intellettuale

I diritti di proprietà derivanti dai risultati della fase di sviluppo apparterranno all'impresa comune. Ciascun membro potrà avere accesso a questi risultati esclusivamente per le attività di ricerca, sviluppo e convalida nell'ambito del programma di lavoro SESAR.

Il consiglio di amministrazione deciderà le modalità di concessione dei diritti di sfruttamento, in funzione delle domande pervenute e delle necessità di assicurare l'installazione dei nuovi sistemi. Per quanto riguarda i membri dell'impresa comune, queste modalità dovranno essere definite negli accordi di adesione.

Tenuto conto dell'investimento pubblico effettuato, diritti di accesso ai risultati della fase di sviluppo potranno essere concessi agli Stati membri a fini strettamente non commerciali.

Transizione dalla fase di sviluppo alla fase di installazione

Alla cessazione delle attività dell'impresa comune e in funzione dell'opzione scelta per l'esecuzione della fase seguente, il trasferimento di tutti i beni materiali e immateriali creati o ceduti per il progetto sarà oggetto di una decisione del consiglio di amministrazione.

La decisione terrà conto del tipo di investimento effettuato, degli interessi espressi dagli investitori nell'ambito dei loro accordi di adesione (diritti di sfruttamento commerciale, diritti di utilizzo, diritti di proprietà) e delle necessità del progetto per garantire l'installazione delle nuove tecnologie su base non discriminatoria.

5.3. Altre misure preparatorie

Uno degli obiettivi di SESAR consiste nel razionalizzare gli sforzi di ricerca e sviluppo in Europa attorno ad un progetto comune e sotto la direzione dell'impresa comune. La Commissione ha già intrapreso di allineare a SESAR i progetti di ricerca e sviluppo che

sovvenziona nell'ambito del Sesto Programma quadro, in particolare includendo nei contratti clausole di allineamento obbligatorie con i risultati della fase di definizione SESAR[19].

Nelle manifestazioni di interesse ricevute dalla Commissione, diversi interessati alla partecipazione nell'impresa comune ribadiscono la loro ferma intenzione di allineare i loro programmi al progetto SESAR. Ciò vale anche per Eurocontrol, che si impegna a non duplicare gli sforzi di ricerca e sviluppo in Europa e a condurre una parte significativa dei suoi lavori nell'ambito del progetto SESAR.

Si può pertanto affermare fin d'ora che, grazie a SESAR, è cominciato il processo di razionalizzazione della ricerca nel settore del controllo del traffico aereo.

6. CONCLUSIONE

Il progetto SESAR, componente tecnologica del "Cielo unico europeo" e strumento indispensabile allo sviluppo di un traffico aereo sicuro e sostenibile, suscita un vivo entusiasmo e un forte impegno nella comunità aeronautica europea. La fase di definizione, che è stata affidata a Eurocontrol e ad un consorzio di imprese, persegue gli obiettivi che le sono stati assegnati e offre risultati promettenti, di cui si appropria l'industria in senso lato.

Il settore industriale ha chiaramente manifestato la sua volontà di contribuire al progetto e di allineare le sue attività al progetto europeo SESAR. È già un passo significativo nella direzione della modernizzazione coordinata del controllo del traffico aereo in Europa.

[19] Per i progetti risultanti dal 4° invito a presentare proposte della DG TREN. Per gli altri progetti, dovranno essere intrapresi negoziati specifici.