



Strasbourg, 11.6.2013
SWD(2013) 207 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMAT AL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

Propuneri legislative

de actualizare a regulamentelor privind cerul unic european — SES2+

{COM(2013) 410 final}

{SWD(2013) 206 final}

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMAT AL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

Propuneri legislative

de actualizare a regulamentelor privind cerul unic european — SES2+

1. DEFINIREA PROBLEMEI

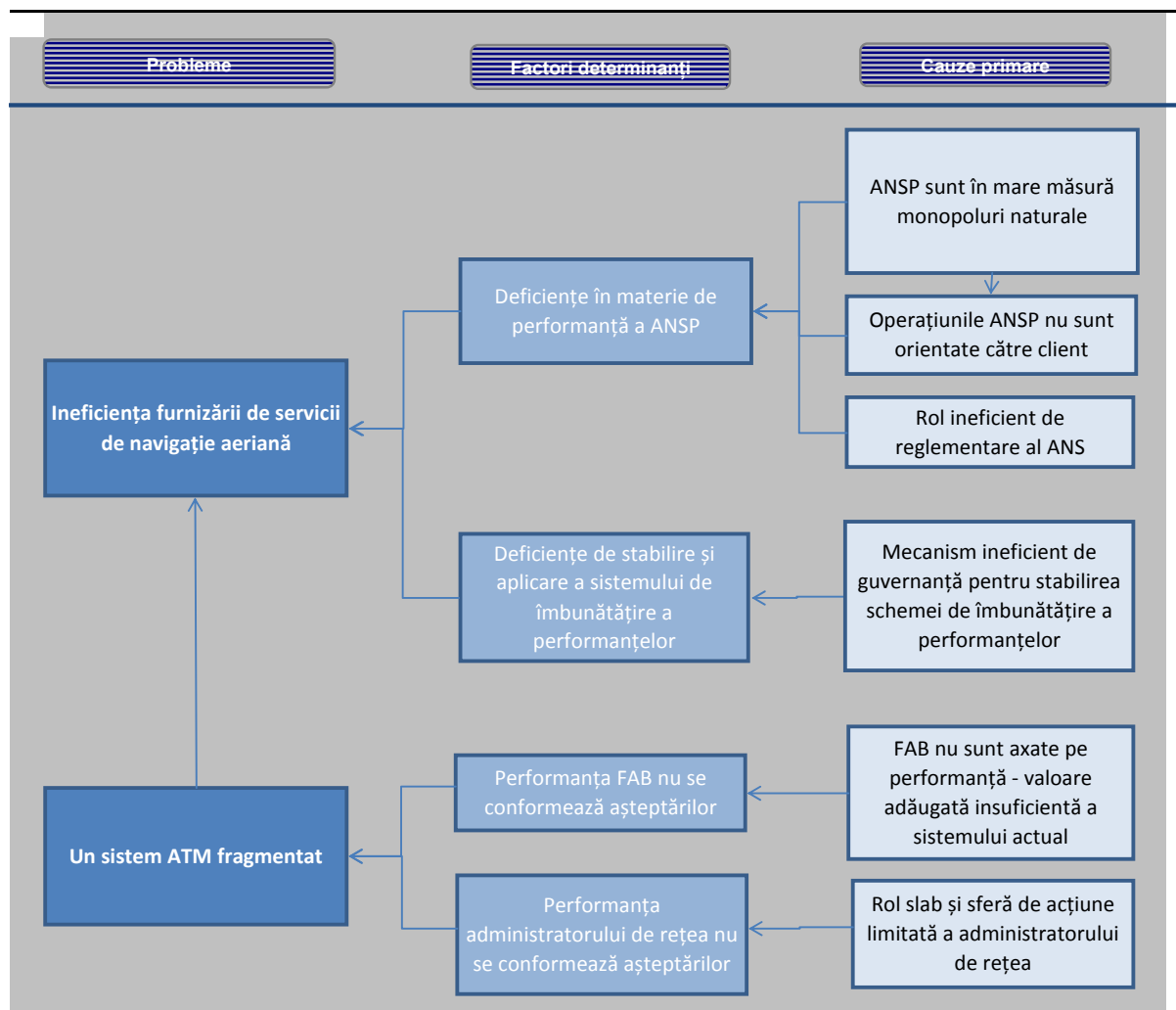
Inițiativa privind cerul unic european (SES) are scopul de a îmbunătăți eficiența globală a modului în care spațiul arian european este organizat și administrat. Experiența dobândită cu SES I, începând cu 2004, și cu SES II, începând cu 2009, a arătat că principiile și direcția către care se îndreaptă SES sunt valabile și justifică continuarea punerii lor în aplicare. Însă inițiativa se confruntă cu întârzieri în punerea în aplicare a acestuia. Pachetul SES 2+ ar trebui să îmbunătățească punerea în aplicare a SES II prin punerea accentului pe anumite aspecte instituționale, precum și pe îmbunătățirea în continuare a performanței în ceea ce privește furnizarea serviciilor de navigație aeriană..

Primul aspect problematic abordat în cadrul evaluării impactului SES2+ este **lipsa de eficiență a prestării de servicii de navigație aeriană (ANS)**. Furnizarea de ANS este încă relativ costisitoare și ineficientă în ceea ce privește eficiența zborurilor, precum și capacitatea oferită. Acest lucru este evident atunci când se realizează o comparație cu Statele Unite, care deține un spațiu aerian de dimensiuni similare. În SUA, spațiul aerian pe rută este controlat de un singur furnizor de servicii, spre deosebire de 38 de furnizori de servicii pe rută în Europa. Furnizorul de servicii din SUA controlează cu 70% mai multe zboruri cu ajutorul unui personal cu 38 % mai mic. Principalele cauze ale acestei diferențe de productivitate sunt: deficiențele Europei în ceea ce privește stabilirea și implementarea sistemului de îmbunătățire a performanțelor, ineficiența autorităților de supraveghere și efectivul disproporționat al serviciilor de sprijin care lucrează pentru furnizorii de servicii.

A doua problemă-cheie abordată este aceea a unui **sistem ATM fragmentat**. Sistemul ATM european este compus din 27 de autorități naționale responsabile cu supervizarea a peste o sută de furnizori de servicii de navigație aeriană (ANSP), cu diferențele aferente în ceea ce privește sistemele, normele și procedurile. Există numeroase costuri suplimentare cauzate de faptul că Europa deține un număr mare de furnizori de servicii, fiecare achiziționându-și propriile sisteme, formându-și în general propriul personal, elaborând propriile proceduri operaționale și fiind limitat din punct de vedere teritorial la furnizarea de servicii într-un spațiu aerian de mici dimensiuni. Pentru a soluționa problema fragmentării, SES a introdus ideea blocurilor funcționale de spațiu aerian (FAB) transfrontaliere și a administratorului de rețea centralizată, pentru a administra anumite servicii la nivel de rețea. Cu toate acestea, blocurile funcționale de spațiu aerian transfrontaliere nu sunt încă orientate către performanță, iar administratorul de rețea are puteri reduse.

Inițiativa SES 2+ va afecta majoritatea furnizorilor de servicii de navigație aeriană, autoritățile din statele membre, utilizatorii spațiului aerian, Comisia și AESA.

Probleme, factori determinanți și cauze primare



2. SUBSIDIARITATE

Articolele 58, 90 și 100 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene extind la transportul aerian obiectivele pieței interne, în contextul unei politici comune a UE în domeniul transporturilor.

Prin luarea de măsuri exclusiv la nivel de stat membru, nu se poate asigura un nivel optim al capacității și siguranței, reducându-se, în același timp, nivelurile costurilor aferente serviciilor de management al traficului aerian din UE. Atunci când au căzut de acord asupra pachetelor SES I și SES II, statele membre au recunoscut că fragmentarea spațiului aerian european, determinat de normele naționale și de frontierele geografice, se află în centrul problemei.

3. OBIECTIVE

Obiectiv general:

Îmbunătățirea competitivității sistemului aviatic european în raport cu alte regiuni comparabile, în special dezvoltarea în continuare a inițiativei privind cerul unic european

Obiective specifice:

SO1: Îmbunătățirea performanței serviciilor de trafic aerian din punctul de vedere al eficienței

SO2: Îmbunătățirea utilizării capacității de management al traficului aerian

Obiective operaționale:

OO1: Asigurarea transparenței furnizării de servicii de navigație aeriană, pe baza principiilor pieței și a valorii pentru client.
OO2: Consolidarea rolului autorităților naționale de supraveghere
OO3: Consolidarea procesului de stabilire a obiectivelor și de aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanței [inclusiv consolidarea organismului de evaluare a performanțelor sau a unității de evaluare a performanțelor (PRB / PRU)].
OO4: Redirecționarea strategică a blocurilor funcționale ale spațiului aerian
OO5: Consolidarea guvernantei și a domeniului de aplicare operațional al administratorului de rețea

4. OPȚIUNI DE POLITICĂ

Pe baza analizei și a consultării cu părțile interesate, a fost identificat un set larg de măsuri aplicabil unui număr de șase domenii de politică, având potențialul de a aborda toți factorii determinanți ai problemelor descrise mai sus.

Cauzele primare ale aspectelor problematice	Domenii de politică	Opțiuni de politică examinate
Aspect problematic 1: Ineficiența furnizării de servicii de navigație aeriană		
Furnizorii de servicii de navigație aeriană sunt, în mare măsură, monopoli naturali	1: Servicii de asistență	1.1 — Neluarea niciunei măsuri
		1.2 — Separarea funcțională a serviciilor de asistență
		1.3 — Separarea structurală a serviciilor de asistență
Operațiunile ANSP sunt insuficient orientate către client	2: Orientarea ANSP către nevoile clienților	2.1 — Neluarea niciunei măsuri
		2.2 — Îmbunătățirea consultării și aprobarea necesară de către utilizatorii spațiului aerian a anumitor planuri de investiții.
		2.3 — 2.2 plus acordarea unui rol în ceea ce privește guvernanta ANSP grupurilor de utilizatori ai spațiului aerian
Ineficiența rolului de reglementare al autorităților naționale de supervizare	3: Ineficiența rolului ANS-urilor	3.1 — Neluarea niciunei măsuri
		3.2 — Introducerea cooperării reciproce, coordonarea la nivel de UE și reunirea experților
		3.3 — 3.2 plus separarea instituțională a ANS de ANSP
Mecanism de guvernanta îneficient pentru punerea în practică a sistemului de îmbunătățire a performanțelor	4: Mecanism de guvernanta a sistemului de îmbunătățire a performanței	4.1 — Neluarea niciunei măsuri
		4.2 — Reducerea implicării statelor membre în procesul de stabilire a obiectivelor. Trecerea organismului de evaluare a performanțelor (PRB) sub supravegherea Comisiei.
		4.3 — Acordarea statelor membre a permisiunii de a desemna direct PRB, lăsându-i PRB posibilitatea de a-și stabili singur obiectivele, fără comitologie.
Aspect problematic 2: Un sistem ATM fragmentat		
FAB nu sunt orientate către performanță, iar structura actuală are o valoare adăugată insuficientă	5: Reorientarea FAB	5.1 — Neluarea niciunei măsuri
		5.2 — Stabilirea, pentru FAB, a unor obiective/criterii mai prescriptive și mai realizabile
		5.3 — Instituirea unui model FAB mai flexibil și mai orientat către performanță
		5.4 — Abordare descendentă, cu crearea unei entități plecând de la PRB și de la administratorul de rețea pentru a proiecta furnizarea de servicii
Rolul slab și sfera de acțiune limitată a administratorului de rețea	6: Rolul administratorului de rețea	6.1 — Neluarea niciunei măsuri
		6.2 — Transferarea guvernantei operaționale în responsabilitatea industriei și simplificarea guvernantei

Cauzele primare ale aspectelor problematice	Domenii de politică	Opțiuni de politică examinate
		UE și de stat a aspectelor strategice
		6.3 — Crearea unei întreprinderi comune în sectorul aerian pentru gestionarea administratorului de rețea
		6.4 — Ca și în cazul opțiunii 6.2 sau 6.3, dar cu un rol al Eurocontrol axat pe administratorul de rețea și pe un furnizor de servicii centralizat mai complet, inclusiv configurarea spațiului aerian în sensul larg

Opțiunea de politică 1: Servicii de asistență¹. Prima opțiune este de a nu se întreprinde nicio acțiune (1.1). Serviciile de asistență pot fi, de asemenea, separate din punct de vedere funcțional (opțiunea 1.2) sau structural (opțiunea 1.3). În cazul separării funcționale, furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să organizeze pe plan intern furnizarea de servicii de asistență, astfel încât acestea să poată fi diferențiate în mod clar ca o unitate de activitate separată. În cazul în care se optează pentru separarea structurală, activele și personalul necesare pentru furnizarea de servicii de asistență ar fi transferate către o organizație separată, independentă de furnizorul principal de servicii de control al traficului aerian.

Opțiunea de politică 2: Orientarea ANSP către nevoile clienților. Prima opțiune este de a nu se întreprinde nicio acțiune (2.1). A doua opțiune (2.2) presupune îmbunătățirea consultării utilizatorilor spațiului aerian și le permite grupurilor de utilizatori ai spațiului aerian să își exprime acordul pentru planurile de investiții ale ANSP. Opțiunea 2.3 se bazează pe opțiunea 2.2, adăugându-i obligativitatea de a prevedea un loc în consiliul de administrație/de supraveghere pentru fiecare dintre cele trei grupuri de utilizatori ai spațiului aerian (companiile aeriene, aviația militară și aviația generală/de afaceri).

Opțiunea de politică 3: Ineficiența rolului autorităților naționale de supraveghere (ANS) Prima opțiune este de a nu se întreprinde nicio acțiune (3.1). Opțiunea 3.2 se axează pe instituirea unei cooperări mai strânse între ANS, încurajarea schimbului de cele mai bune practici și reunirea experților naționali în cadrul AESA. Opțiunea 3.3 se bazează pe opțiunea 3.2, dar necesită separarea instituțională completă a autorităților naționale de supraveghere de furnizorii de servicii de navigație aeriană pe care îi supraveghează, în locul actualei separări funcționale.

Opțiunea de politică 4: Mecanism de guvernare a sistemului de performanță. În cazul în care se alege opțiunea 4.1 (*neluarea niciunei măsuri*), ar fi imposibil să se realizeze obiectivele inițiale ale SES pentru 2020. În cazul opțiunii 4.2, procesul de stabilire a obiectivelor ar fi mai scurt, iar posibilitatea acordată statelor membre de a-și exercita influența ar fi redusă. Opțiunea 4.3 ar constitui o răsturnare radicală a situației actuale, permițând statelor membre (și nu Comisiei) să desemneze membrii organismului de evaluare a performanțelor, cu stricta respectare a criteriilor privind independența. Organismul de evaluare a performanțelor ar urma să stabilească el însuși obiectivele, iar procesul de comitologie ar fi eliminat în întregime pentru a asigura viteza și eficiența procesului.

Opțiunea de politică 5: Reorientarea FAB: Opțiunea 5.1 (*neluarea niciunei măsuri*) ar permite continuarea procesului într-un ritm lent și nu ar spori stimularea blocurilor funcționale de spațiu aerian să pună accentul pe performanță. Opțiunea 5.2 ar înlocui actualele criterii FAB cu obiective obligatorii. Opțiunea 5.3 ar transforma blocurile funcționale de spațiu aerian în instrumente mai flexibile pentru îmbunătățirea performanțelor. Configurarea spațiului aerian ar deveni o activitate transferată treptat în responsabilitatea administratorului

¹ Servicii precum informarea aeronautică, servicii de comunicare, de navigație, de supraveghere sau meteorologice, care vin în sprijinul principalilor furnizori de servicii de trafic aerian.

de rețea (aflat cu un nivel deasupra blocurilor funcționale de spațiu aerian de mai sus). În cazul opțiunii 5.4, s-ar crea o entitate centrală de planificare pentru a reconfigura spațiul aerian al UE pe baza a 4-6 blocuri de concesiune principale.

Opțiunea de politică 6: Rolul administratorului de rețea. În cazul opțiunii 6.1 (*neluarea niciunei măsuri*), administratorul de rețea ar continua să se dezvolte, pe baza actualei sale sfere de acțiune juridice și a funcțiilor sale actuale. În cadrul opțiunii 6.2, s-ar institui un sistem de guvernare pe două niveluri. Statele membre ar continua să își păstreze dreptul de veto în cazul problemelor referitoare la suveranitatea națională, însă industria ar asigura guvernarea operațională. În cazul opțiunii 6.3, administratorul de rețea ar deveni o întreprindere comună din sectorul aeronautic. Ca și în cazul opțiunilor 6.2 și 6.3, opțiunea 6.4 ar necesita reforma guvernării pentru a îmbunătăți rolul sectorului. O caracteristică esențială suplimentară a opțiunii 6.4 este conceptul de servicii centralizate, în cazul cărora anumite noi servicii ATM, axate pe date legate de SESAR, ar fi centralizate.

5. EVALUAREA IMPACTULUI

Dat fiind accentul puternic pus pe eficiența în materie de costuri, principalele efecte ale acestei inițiative sunt de natură economică și socială, în timp ce impactul asupra mediului este în mare parte indirect.

5.1. Structură integrată și servicii de asistență

Opțiunea 1.2 (*separarea funcțională*) aduce beneficii limitate, în special în ceea ce privește transparența costurilor legate de serviciile de asistență. Opțiunea 1.3 (*separarea structurală*) este mult mai susceptibilă să încurajeze concurența între autoritățile naționale de supraveghere și să contribuie la reducerea costurilor pentru operatorii aerieni. Cu toate acestea, creșterile de eficiență ar putea avea drept rezultat existența unor condiții de muncă mai dure și pierderea de locuri de muncă în cadrul ANSP. Prin urmare, opțiunea 1.3 este cea mai potrivită în raport cu performanța, în timp ce opțiunea 1.2 aduce îmbunătățiri elementare ale performanței, ducând la mai puține concedieri și producând mai puțin stres în rândul furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

5.2. Orientarea ANSP către nevoile clienților

Atât opțiunea 2.2. (*îmbunătățirea consultării și aprobarea*), cât și opțiunea 2.3 (*consiliul de guvernare*) ar avea un impact pozitiv asupra eficienței și capacității globale, dar și un impact negativ asupra condițiilor de încadrare în muncă aplicabile furnizorilor de servicii de navigație aeriană. În timp ce avantajele prezentate de opțiunea 2.3 sunt ușor mai ridicate decât cele ale opțiunii 2.2, opțiunea 2.3 prezintă riscuri mai mari și ar fi mai dificil de pus în aplicare din punct de vedere politic. Prin urmare, opțiunea 2.2 pare să ofere cel mai bun echilibru între costurile și beneficiile pe termen scurt și lung.

5.3. Ineficiența rolului autorităților naționale de supraveghere

Opțiunea 3.3, care completează opțiunea 3.2 (*cooperare reciprocă și reunirea experților*) cu conceptul de separare instituțională, oferă beneficii mai mari, dar există riscurile politice aferente ridicate. Deși riscurile asociate cu opțiunea 3.2 sunt mai mici, avantajele sale sunt, de asemenea, semnificativ mai mici. Prin urmare, opțiunea 3.3 reprezintă opțiunea preferată.

5.4. Mecanismul de guvernare a sistemului de performanță

Opțiuni 4.2 și 4.3 generează rezultate similare, dar prezintă diferențe majore în ceea ce privește riscurile (politice) aferente. Pentru opțiunea 4.2 (*reducerea implicării statelor membre*), riscul este legat de probabilitatea ca statele membre să ajungă la un acord cu privire la propunere. Opțiunea 4.3 (*deosemnarea directă a organismului de evaluare a performanțelor*

de către statele membre, fără comitologie) implică un risc considerabil ca UE să piardă controlul sistemului de creștere a performanțelor. Alegerea se bazează pe evaluarea riscurilor, ceea ce înclină balanța în favoarea opțiunii 4.2.

5.5. Reorientarea blocurilor funcționale de spațiu aerian

Opțiunea 5.4 (*abordare descendentă pentru FAB*) este de departe cea mai promițătoare în ceea ce privește nivelul eficienței și al capacității, însă este totodată deosebit de dificil de implementat din punct de vedere politic și conține riscuri serioase la nivelul fezabilității tehnice. Opțiunea 5.3 (*blocuri funcționale de spațiu aerian flexibile*) oferă aproximativ aceleași avantaje ca și opțiunea 5.2 (*obiective obligatorii*), dar este mai compatibilă cu principiile de bază ale sistemului de performanță. Ea prezintă, de asemenea, un potențial suplimentar dacă este combinată în cunoștință de cauză cu alte opțiuni. În consecință, ar putea fi recomandată ca opțiunea preferată, cu condiția stabilirii unui termen-limită pentru revizuirea conceptului de bloc funcțional de spațiu aerian.

5.6. Rolul administratorului de rețea

Opțiunea 6.4 (*rolul Eurocontrol ca administrator de rețea extins*) este cea mai avantajoasă în ceea ce privește eficiența și capacitatea. Singura întrebare este dacă aceasta ar trebui să fie combinată cu modelul de guvernare de la opțiunea 6.2 (*guvernare operațională per sector aeronautic*) sau de la opțiunea 6.3 (*întreprindere comună din sectorul aeronautic*). Opțiunea 6.3 prezintă un ușor dezavantaj, deoarece organismul este mai susceptibil să își dorească să obțină câștiguri de eficiență dacă este gestionat în totalitate de sectorul aeronautic, decât dacă statele membre în guvernare continuă să își apere propriul lor *statu quo* național. Deoarece administratorul de rețea care furnizează servicii centralizate ar fi un ANSP ca oricare altul, ar fi logic să se favorizeze gestionarea per sector aeronautic și să se prefere o combinație între opțiunile 6.4 și 6.3.

6. COMPARAREA OPȚIUNILOR

În total, au fost evaluate 20 opțiuni de politică în 6 domenii de politică. Opțiunile au fost ulterior combinate pentru a forma 3 scenarii de politică:

Scenariu de politică 1: Scenariu de referință	Scenariu de politică 2: Optimizare în raport cu riscurile	Scenariu de politică 3: Optimizare în raport cu performanțele
Nu se ia nicio măsură	Opțiunea 1.2 Separarea funcțională a serviciilor de asistență	Opțiunea 1.3 Separarea structurală a serviciilor de asistență
	Opțiunea 2.2 Îmbunătățirea consultării și aprobarea	Opțiunea 2.2 Îmbunătățirea consultării și aprobarea
	Opțiunea 3.2 Cooperarea reciprocă și reunirea experților	Opțiunea 3.3 3.2+ Separarea instituțională a ANS de ANSP
	Opțiunea 4.2 Reducerea implicării statelor membre	Opțiunea 4.2 Reducerea implicării statelor membre
	Opțiunea 5.2 Obiective obligatorii pentru FAB	Opțiunea 5.3 FAB flexibile
	Opțiunea 6.3 Întreprindere comună din sectorul aeronautic	Opțiunile 6.4 + 6.3 Întreprindere comună din sectorul aeronautic + rolul Eurocontrol ca administrator de rețea extins

Opțiunile 2.3, 4.3 și 5.4 au fost eliminate, întrucât s-a considerat că sunt prea riscante din punct de vedere politic și că prezintă avantaje limitate sau nesigure. Opțiunea 6.2 a fost abandonată, deoarece avantajele sale ar fi doar marginale în comparație cu scenariul de referință.

Scenariul 2 are drept obiectiv ameliorarea moderată, cu riscuri politice minime, având în vedere faptul că cele mai controversate opțiuni din punct de vedere politic, cum ar fi separarea structurală a serviciilor de asistență (opțiunea 1.3) și separarea instituțională a autorităților naționale de supraveghere de furnizorii de servicii de navigație aeriană (opțiunea 3.3) sunt excluse. Cu toate acestea, se exclude astfel posibilitatea de a aplica opțiunea 5.3 (*crearea de blocuri funcționale de spațiu aerian mai flexibile*), deoarece acest lucru ar avea sens numai în cazul în care serviciile ANSP ar fi supuse unui proces de disociere.

Scenariul 3 prezintă un risc mai ridicat de opoziție, dar are potențialul de a îmbunătăți în mod considerabil performanțele, prin introducerea unor opțiuni de politică mai ambițioase și prin crearea de sinergii între opțiuni diferite.

Comparație între scenariile de politică

	Scenariu de politică 1 Scenariu de referință	Scenariu de politică 2: Optimizare în raport cu riscurile	Scenariu de politică 3: Optimizare în raport cu performanțele
SINTEZA IMPACTURILOR			
Impacturi economice:			
Eficiența în materie de costuri	0	>250 milioane de EUR pe an	>780 de milioane de EUR pe an
Eficiența zborurilor	0	> 1,6 miliarde de EUR pe an	>2 miliarde de EUR pe an
Capacitate/ întârzieri	0	>120 milioane de EUR pe an	>150 milioane de EUR pe an
Cheltuieli administrative	0	-7,9-9,7 milioane de EUR pe an	-13,8-16,8 milioane de EUR pe an
Impacturi macroeconomice			
PIB pe an 2020/2030	0	~ 600 /700 de milioane de EUR	~ 750 /900 de milioane de EUR
Ocuparea forței de muncă în 2030	0	~+10 000	~+13 000
din care ocuparea forței de muncă în sectorul aerian 2020/2030	0	+	~+500/+3000
Impacturi sociale:			
Ocuparea forței de muncă și condițiile de muncă ale lucrătorilor din			
ANS	0	+	~ + 80 de locuri de muncă
ANSP	0	~ -3400	~ -9400
Siguranță	0	+	++
Impactul asupra mediului			
Zgomot	0	0	0
Emisii	0	++	++
EFICACITATEA/EFICIENȚĂ/COERENȚĂ			
Eficacitate:			
<i>Obiective specifice:</i>			
SO1: Îmbunătățirea performanței serviciilor de transport aerian din punctul de vedere al eficienței	0	++	+++
SO2: Îmbunătățirea utilizării capacității ATM	0	+	+
Eficiență, excluzând impacturile macroeconomice	0	Beneficii nete ~1960 milioane de EUR pe an.	Beneficii nete ~2915 milioane de EUR pe an.
Coerență	0	+	++

În ceea ce privește **eficacitatea**, diferența dintre cele două scenarii comune se reduce, deoarece ambele optează pentru sistemul de îmbunătățire a performanțelor prezentat în opțiunea 2.2. Cu toate acestea, în ceea ce privește **eficiența**, nivelul redus al costurilor administrative suplimentare din scenariul 3 permite triplarea câștigurilor de eficiență în materie de costuri, rezultând aproximativ 1 miliard de EUR în plus sub formă de beneficii directe în raport cu scenariul 2. Mai mult, ambele scenarii ar stimula creșterea în sectorul

aviației, ceea ce ar trebui să ducă la crearea a 10 000 de locuri de muncă în cazul în care se alege scenariul 2 și a aproximativ 13 000 locuri de muncă în cazul în care se alege scenariul 3. În ceea ce privește **coerența**, scenariul de optimizare în raport cu performanțele se potrivește mai bine cu ideologia de ansamblu a sistemului de îmbunătățire a performanțelor din cadrul SES.

În concluzie, scenariul 3 de optimizare în raport cu performanțele este considerat a fi opțiunea de politică preferată.

7. MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Comisia va evalua dacă obiectivele acestei inițiative au fost atinse, o dată în 2015 și din nou în 2020. În cazul în care ele nu au fost atinse, Comisia va analiza ce măsuri suplimentare trebuie luate în vederea atingerii lor.

Performanța va fi monitorizată prin intermediul rapoartelor anuale ale organismului de evaluare a performanțelor sistemului ATM al UE și prin intermediul rapoartelor lunare emise de administratorul de rețea. Indicatorii-cheie sunt:

Obiectiv specific	Indicatori de monitorizare
SO1: Îmbunătățirea performanței serviciilor de trafic aerian din punctul de vedere al eficienței	<ul style="list-style-type: none"> • Întârzieri (min/zbor) • Costuri legate de ANSP pentru utilizatori • Reducerea extinderilor de zbor în medie • Reducerea emisiilor
SO2: Îmbunătățirea utilizării capacității de management al traficului aerian	<ul style="list-style-type: none"> • Eficiența zborurilor pe rută • Îmbunătățirea capacității pistelor în aeroporturile actualmente saturate