

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta di regolamento del Consiglio relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)

COM(2005) 602 def. — 2005/0235 (CNS)

(2006/C 309/27)

Il Consiglio, in data 4 gennaio 2006, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 171 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 30 maggio 2006, sulla base del progetto predisposto dal relatore McDONOGH.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 6 luglio 2006, nel corso della 428^a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 37 voti favorevoli, 1 voto contrario e 3 astensioni.

1. Introduzione

1.1 SESAR rappresenta la componente tecnologica dell'iniziativa Cielo unico europeo, avviata nel 2004 allo scopo di riformare l'organizzazione del controllo del traffico aereo. Esso introdurrà nuove tecnologie di controllo, calcolo e comunicazione tra terra e bordo che consentiranno di ottimizzare il lavoro dei controllori di volo e dei piloti. Alla progressiva automatizzazione della cabina di pilotaggio non corrisponde infatti oggi un'evoluzione dei sistemi utilizzati da piloti e controllori di volo, che comunicano ancora via radio.

1.2 SESAR è un sistema di nuova generazione per la gestione del traffico aereo che sarà di fondamentale importanza per far fronte al previsto aumento di tale traffico. Esso migliorerà la sicurezza e le prestazioni ambientali del trasporto aereo consentendo nel contempo all'Europa di rimanere all'avanguardia nel mercato aeronautico mondiale. Questo importante progetto industriale sarà sviluppato dalla Commissione di concerto con Eurocontrol e con una serie di partner industriali.

1.3 Con SESAR l'Europa si doterà dell'infrastruttura di controllo del traffico aereo più efficace al mondo. Rendendo il trasporto aereo più efficiente, SESAR apporterà un valore netto attualmente stimato a 20 miliardi di EUR, mentre i suoi effetti diretti e indiretti vengono calcolati a 50 miliardi di EUR. Il progetto contribuirà inoltre alla creazione di quasi 200 000 posti di lavoro altamente qualificati.

1.4 Di qui al 2025 il traffico aereo in Europa dovrebbe subire un notevole incremento. Tale incremento non sarà possibile senza una completa revisione dell'infrastruttura di controllo del traffico che consenta di ottimizzare le rotte aeree ed eliminare la congestione. SESAR migliorerà inoltre la sicurezza del trasporto aereo, oggi limitata dall'uso di tecnologie non più al passo con i tempi e dalla frammentazione del controllo del traffico aereo.

1.5 La Commissione e Eurocontrol finanziano congiuntamente un contratto d'appalto di 43 milioni di EUR (50,5 milioni di USD), assegnato a un consorzio formato da 30 compagnie aeree, che copre la fase di definizione del progetto di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel Cielo unico europeo, prima noto con il nome di Sesame e ora ribattezzato SESAR. Durante tale fase, che avrà durata biennale, non verrà soltanto progettato il futuro sistema di gestione del traffico aereo, ma saranno anche definiti i tempi della sua introduzione, che si estenderà fino al 2020.

1.6 Il costo totale della fase di definizione, ivi compreso il succitato appalto, sarà di 60 milioni di EUR, e verrà cofinanziato in eguale misura dalla Commissione europea e da Eurocontrol. Eurocontrol contribuirà con risorse finanziarie nonché conoscenze tecniche e attività di ricerca. La Commissione ha dichiarato che la fase di sviluppo richiederà circa 300 milioni di EUR all'anno, che verranno forniti dalla Commissione stessa, dall'industria aerea e da Eurocontrol. Nelle attività di ricerca e sviluppo relative alla gestione del traffico aereo vengono già spesi 200 milioni di EUR all'anno, che ora confluiranno nel progetto SESAR.

1.7 Se la fase di definizione è interamente finanziata dalla Commissione e da Eurocontrol, per la fase di sviluppo, invece, è previsto un intervento dell'industria aerea in generale pari a un terzo dei finanziamenti del programma, ovvero circa 100 milioni di EUR all'anno per 7 anni, mentre l'UE e Eurocontrol forniranno gli altri due terzi, contribuendo ciascuno con il 100 milioni.

1.8 Non è ancora chiaro quali soggetti forniranno i 100 milioni di EUR all'anno a carico del settore aereo e come verrà ripartito tale contributo. Prima di procedere alla sua definizione si dovranno tuttavia risolvere questioni difficili, come ad esempio quelle legate ai diritti di proprietà intellettuale, alle clausole di concorrenza, ecc.

1.9 Un'indicazione dell'importo che dovrà fornire il settore aereo è tuttavia fornita dall'attuale livello delle spese per le attività di ricerca e sviluppo in materia di gestione del traffico aereo, pari a 200 milioni di EUR all'anno. Di questi, all'incirca 75 milioni sono forniti dai prestatori di servizi di navigazione aerea. Una parte consistente, se non la totalità di questi fondi, andrà a finanziare SESAR, anziché essere utilizzata in modo dispersivo.

1.10 Sono associati al progetto centri di ricerca e sviluppo nella gestione del traffico aereo come Euramid (*Eurocontrol Military Domain*) e la *Civil Aviation Authority* del Regno Unito (UK CAA, Ente britannico per l'aviazione civile), industrie del settore aereo non europee (Boeing, Honeywell, Rockwell-Collins), organizzazioni internazionali di categoria quali l'*International Federation of Air Traffic Controllers Associations* (Ifatca, Federazione internazionale delle associazioni dei controllori di volo), la *European Cockpit Association* (ECA, Associazione europea dei piloti) e la *European Transport Workers Federation* (ETF, Federazione europea dei lavoratori dei trasporti).

1.11 Le società che parteciperanno alla fase di definizione sono le seguenti:

UTENTI: Air France, Iberia, KLM, Lufthansa, *Association of European Airlines* (AEA, Associazione delle linee aeree europee), *European Regional Airlines Association* (ERAA, Associazione delle linee aeree regionali europee), *International Airline Transport Association* (IATA, Associazione internazionale del trasporto aereo), *International Council of Aircraft Owners and Pilots Association* (IAOPA, Consiglio internazionale delle associazioni dei proprietari di aeromobili e dei piloti).

PRESTATORI DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA: *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea* (Spagna) (AENA), *Austrocontrol* (Austria), *DFS* (Germania), *Direction des Services de Navigation Aérienne* (DSNA) (Francia), Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV) (Italia), *Luffartsverket* (LFV) (Svezia), *Luchtverkeersleiding Nederland* (LVNL) (Olanda), *National Air Traffic Services* (NATS) (UK), NAV (Canada).

AEROPORTI: *Aéroports de Paris*, BAA, Fraport, Amsterdam, *Flughafen München*, AENA, LFV.

INDUSTRIA: Airbus, BAE Systems, *European Aeronautic Defence and Space Company* (EADS), Indra, Selex, Thales ATM, *Thales Avionics* e *Air Traffic Alliance*.

2. Raccomandazioni e osservazioni

2.1 Ogni iniziativa volta ad ammodernare il controllo del traffico aereo in Europa va apprezzata in quanto costruttiva.

2.2 L'obiettivo deve essere quello di razionalizzare i percorsi di volo, aumentare il risparmio energetico e ridurre i tempi di volo per i passeggeri.

2.3 La creazione di blocchi funzionali di spazio dovrebbe consentire di ottimizzare l'utilizzo dello spazio aereo rispettando al tempo stesso gli accordi regionali e tenendo conto delle condizioni di vita e degli interessi delle comunità locali (città e paesi) che si trovano al di sotto dei blocchi di spazio aereo.

2.4 Poiché il progetto SESAR contribuisce ad evitare la duplicazione delle attività di ricerca e sviluppo, esso non dovrebbe provocare un aumento del volume complessivo dei contributi degli utenti aerei alle attività di ricerca e sviluppo.

2.5 A seguito dell'adesione della Comunità a Eurocontrol, la Commissione ed Eurocontrol hanno firmato un accordo quadro di cooperazione per la realizzazione del Cielo unico europeo e per le attività di ricerca e sviluppo nel settore del controllo del traffico aereo. Ciò dovrebbe concorrere a migliorare sia la sicurezza che l'efficacia operativa dei prestatori di servizi di navigazione aerea.

2.6 L'impresa comune deve adottare un approccio integrato, basato sugli sforzi congiunti del partenariato pubblico e privato su tutti gli aspetti del progetto (tecnici, operativi, normativi e istituzionali), assicurando un passaggio indolore dalla fase di definizione alla fase di attuazione e dalla ricerca e sviluppo al dispiegamento su larga scala.

2.7 La portata dei finanziamenti previsti per l'impresa comune dovrebbe essere riesaminata al termine della fase di definizione. Le parti interessate dovranno valutare l'impatto di eventuali costi supplementari a carico del settore privato tramite il meccanismo degli oneri di uso, in quanto questi potrebbero ripercuotersi sui passeggeri.

2.8 I finanziamenti pubblici previsti per la fase di attuazione di SESAR dovrebbero essere integrati da contributi del settore privato.

2.9 Tenuto conto del numero di soggetti che sarà coinvolto nel processo e delle risorse finanziarie e conoscenze tecniche necessarie, è fondamentale istituire un ente dotato di personalità giuridica che sia in grado di assicurare una gestione coordinata dei fondi assegnati al progetto SESAR durante la fase di attuazione.

2.10 Le imprese che partecipano alla fase di definizione sono numericamente limitate e non rappresentano la totalità dell'industria aerea europea. La Commissione dovrebbe estendere la partecipazione anche a imprese più piccole, in particolare quelle dei nuovi Stati membri.

2.11 Il progetto SESAR richiederà un'attuazione progressiva. La fase conclusiva dovrebbe essere completata il più rapidamente possibile e la Commissione dovrebbe stabilire delle tappe chiare per accelerare la realizzazione del progetto e ridurre i tempi di attuazione.

2.12 Gli oneri del traffico aereo europeo dovrebbero essere ridotti grazie alla maggiore efficienza prodotta da SESAR.

Bruxelles, 6 luglio 2006

La Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Anne-Marie SIGMUND