



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 24.1.2007
COM(2006) 819 definitivo

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

**Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in
Europa**

{SEC(2006) 1686}

{SEC(2006) 1687}

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

**Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in
Europa**

- (1) La liberalizzazione del settore dei trasporti aerei in Europa è stata un grande **successo**: il traffico aereo in Europa è triplicato tra il 1980 e il 2000 e il numero di rotte aeree intracomunitarie è aumentato del 150% tra il 1992 e il 2005. I cittadini europei beneficiano ormai di una gamma differenziata di servizi aerei a prezzi accessibili.

La Comunità europea ha intrapreso azioni concrete per **sostenere** tale crescita pur mantenendo un livello elevato di sicurezza e di efficienza:

- L'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) è stata creata nel 2002 per razionalizzare le attività europee nel settore dell'aeronavigabilità;
- Il pacchetto legislativo denominato "Cielo unico europeo" adottato nel 2004 mira a riformare in modo completo il settore della gestione del traffico aereo, per rafforzare la sicurezza e l'efficienza dei servizi aerei in Europa.

- (2) Se si conferma la tendenza attuale, la domanda di servizi aerei raddoppierà nell'arco di 20 anni. Ciò comporterà senza dubbio conseguenze rilevanti per l'ambiente. La Commissione sta affrontando questo problema con una serie di iniziative volte a internalizzare i costi esterni dei trasporti e ridurre il contributo dei trasporti aerei all'effetto serra.

Nel suo Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti, pubblicato nel 2001¹, la Commissione riconosce la necessità di intraprendere misure volte a ridurre le conseguenze nocive per l'ambiente della crescita rapida del traffico. Il presente documento mira ad ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, promuovere l'applicazione degli sviluppi tecnologici, migliorare la sicurezza e l'efficienza e migliorare il quadro di pianificazione delle nuove infrastrutture, ove necessarie.

- (3) In una società moderna la **connettività** è alla base della competitività economica, della coesione sociale e regionale e dello sviluppo culturale. Di conseguenza, non sono solo le esigenze economiche derivanti dalla globalizzazione a pilotare la crescente domanda di servizi di trasporto aereo, che è stimolata anche dall'evoluzione dei bisogni sociali e culturali.
- (4) A seguito della liberalizzazione del mercato dei trasporti aerei, l'instaurazione del mercato interno e le misure adottate a fronte del problema della saturazione dello spazio mediante l'iniziativa "Cielo unico europeo", la Commissione si concentrerà ora sugli aeroporti. Le capacità aeroportuali esistenti non basteranno a soddisfare la domanda e rischiano di diventare il **fattore più limitante** dei trasporti aerei. L'effetto

¹ COM(2006)314.

domino di questo anello debole della rete minaccia l'efficienza dell'intera catena dei trasporti aerei. Atteso che il trasporto aereo è considerato uno dei “motori” della crescita economica, ciò rischia di compromettere la competitività globale dell'economia europea.

- (5) Gli aeroporti rivestono **un'importanza economica** rilevante, tanto a livello locale che mondiale. Mentre i gestori aeroportuali degli aeroporti europei impiegano direttamente circa 120 000 dipendenti, per servire 580 milioni di passeggeri all'anno, il numero totale dei lavoratori occupati negli aeroporti, compresi compagnie aeree, imprese di manutenzione, ristorazione, negozi e il controllo del traffico aereo, raggiunge circa 1,1 milioni di lavoratori.

Il comparto aeroportuale **crea** in media 925 impieghi diretti per milione di unità di carico². La vicinanza di un grande aeroporto rappresenta, per il 31% delle imprese, un **fattore chiave nella scelta dell'ubicazione** delle unità di produzione. Per i servizi bancari e assicurativi, i trasporti aerei rappresentano fino al 50% della domanda totale di trasporti³.

Un settore dei trasporti aerei efficiente contribuisce pertanto al conseguimento degli obiettivi stabiliti nell'Agenda di Lisbona.

1. LA PREVISTA “CRISI DELLA CAPACITÀ”

- (6) La capacità aeroportuale è funzione sia delle piste sia delle **infrastrutture di terra**. La capacità delle piste corrisponde al numero massimo di atterraggi e/o di decolli di aeromobili, tenuto conto dei vincoli di natura fisica che incidono sulla sicurezza, quali le turbolenze di scia. La capacità dell'infrastruttura a terra corrisponde all'assetto fisico delle aerostazioni (spazi di parcheggio, numero di porte d'imbarco, ecc..) e all'efficienza della loro gestione.
- (7) In considerazione della prevista evoluzione del traffico, l'Europa dovrà far fronte ad **un sempre crescente**⁴ divario tra le capacità aeroportuali e la domanda di servizi aerei. Si parla in proposito di “crisi” della capacità aeroportuale. Se gli attuali livelli di capacità non vengono incrementati in modo consistente, si ritiene che entro il 2025 oltre 60 aeroporti europei saranno gravemente congestionati, mentre i 20 più grandi aeroporti saranno saturati per almeno 8-10 ore al giorno.
- (8) Tale stato di congestione avrà probabilmente gravi ripercussioni ai fini del rispetto degli orari da parte delle compagnie aeree, in particolare negli hub aeroportuali, con la conseguenza di compromettere l'efficienza del settore dei trasporti aerei in Europa. La congestione avrà anche **costi per l'ambiente e la sicurezza**, dato che la densità e la complessità delle operazioni raggiungeranno livelli senza precedenti.

² Un'unità di carico corrisponde a 1 passeggero, oppure a 0,1 tonnellata di trasporto.

³ Airports Council International and York Aviation, “The social and economic impact of airports in Europe”, 2004.

⁴ Studio congiunto di ECAC e Eurocontrol sulle capacità aeroportuali: “Challenges to Growth”, 14 dicembre 2004, pubblicata nel sito web di Eurocontrol all'indirizzo:
http://www.eurocontrol.int/eatm/gallery/content/public/library/CTG04_report.pdf

La crisi delle capacità aeroportuali costituisce una **minaccia** per la sicurezza, l'efficienza e la competitività di tutti gli operatori coinvolti nella catena dell'offerta dei servizi di trasporto aereo.

2. UN APPROCCIO STRATEGICO PER FAR FRONTE ALLA CRISI DI CAPACITÀ AEROPORTUALE

- (9) Non esiste una **soluzione miracolosa** per un problema di tale complessità. Oltre alla molteplicità degli operatori e alla natura prettamente tecnica delle attività, anche i tempi di pianificazione nel settore aeroportuale costituiscono un ulteriore ostacolo:
- occorrono dai 5 ai 10 anni o più per creare nuove infrastrutture;
 - occorrono da 1 a 5 anni per progettare e ottimizzare l'utilizzo delle piste esistenti e dello spazio aereo circostante.
- (10) Tra metà settembre 2005 e inizio 2006, la Commissione ha consultato le parti interessate per cercare soluzioni possibili al problema della carenza delle capacità aeroportuali. Le risposte trasmesse da organismi governativi, compagnie aeree, gestori aeroportuali, piloti, prestatori di servizi di navigazione aerea, esperti, privati e organizzazioni ambientali hanno apportato, tutte, un valido contributo⁵. Una delle principali conclusioni della consultazione era che esiste un **ampio consenso circa l'esistenza del problema e la necessità di trovare soluzioni improntate al mercato e sostenibili sotto il profilo ambientale**. Numerosi partecipanti hanno sottolineato la necessità di una maggiore collaborazione e della condivisione delle informazioni tra tutti gli operatori coinvolti della catena delle attività aeroportuali.
- (11) Discussioni sul problema delle capacità aeroportuali hanno avuto luogo nel corso delle ultime riunioni ad alto livello dei Direttori generali dell'aviazione civile, sotto la presidenza britannica nel 2005 e sotto la presidenza austriaca nel maggio 2006.
- (12) A seguito della consultazione è stato redatto un elenco di **azioni** da intraprendere:
- la necessità di un utilizzo più efficiente delle **piste esistenti** e di sostenere la creazione di nuove infrastrutture;
 - la ricerca di un giusto equilibrio tra le soluzioni improntate alla logica di mercato (meccanismi di mercato per l'assegnazione degli slot) e le misure di regolamentazione (cielo unico europeo e controllo della sicurezza aeroportuale);
 - la Comunità europea potrebbe anche sostenere il settore aeroportuale tramite i suoi strumenti **finanziari**: RTE-T (Rete transeuropea dei trasporti), la politica di coesione europea attraverso il Fondo europeo di sviluppo regionale e il Fondo di coesione (conformemente alle Linee guida della strategia comunitaria di coesione e alle priorità definite in ciascun programma), o mediante iniziative quali SESAR (ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo);

⁵ Il documento di consultazione e le reazioni sono disponibili all'indirizzo seguente:
http://europa.eu.int/comm/transport/air/consultation/2005_11_30_en.htm

- per promuovere **l'incolumità** di passeggeri e operatori, sono necessarie norme comunitarie vincolanti, in particolare nell'area lato volo dell'aeroporto, che comprende non soltanto le infrastrutture ma anche le operazioni di volo e la gestione;
- la **sicurezza dell'aviazione** deve essere una considerazione di primaria importanza quando si cerca di aumentare le capacità aeroportuali;
- **gli aeroporti regionali** sono importanti per lo sviluppo di una rete di trasporti aerei europei integrati. In proposito, sarebbe auspicabile sbloccare le capacità latenti che esistono negli aeroporti regionali, a condizione che gli Stati membri rispettino le norme comunitarie in materia di aiuti di Stato⁶. I sistemi globali di navigazione via satellite (GNSS) potrebbero contribuire considerevolmente ad aumentare le capacità e la flessibilità delle operazioni di tali aeroporti senza aumentare il costo delle infrastrutture locali. Gli Stati membri dovrebbero cercare di migliorare **l'accessibilità** stradale e ferroviaria di questi aeroporti affinché possano svolgere il ruolo di aeroporti di decongestionamento.

Sulla base dei citati elementi, la Commissione elaborerà cinque azioni-chiave:

- un migliore utilizzo delle capacità aeroportuali esistenti;
- adottare un approccio coerente della sicurezza dei trasporti aerei negli aeroporti;
- promuovere la "co-modalità", l'integrazione e la collaborazione tra modi di trasporto;
- migliorare le capacità ambientali degli aeroporti e il quadro per la pianificazione delle nuove infrastrutture aeroportuali;
- elaborare e attuare soluzioni tecnologiche efficienti.

La consultazione delle parti interessate ha confermato la necessità urgente di un'azione coordinata. Il presente documento propone un elenco di azioni concrete che sarebbero realizzate meglio a livello comunitario. La Commissione europea garantirà la verifica dei progressi compiuti istituendo un apposito osservatorio.

3. MIGLIORE UTILIZZO DELLE CAPACITÀ AEROPORTUALI ESISTENTI

3.1. Metodi di valutazione delle capacità e di pianificazione a medio termine

- (13) La valutazione delle capacità dovrebbe basarsi su un accurato **inventario** del traffico aeroportuale esiste e previsto. Attualmente, non esiste un siffatto inventario su scala europea. Inoltre, gli aeroporti applicano metodi e tassonomie differenti a fini della valutazione delle loro capacità. Ciò rende difficili i raffronti e le valutazioni comparative.

⁶ Gli articoli 87-89 del trattato CE e gli Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali – GU C 312 del 9.12.2005.

Eurocontrol, l'organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea, sostiene la Commissione nella realizzazione del "Cielo unico europeo" conducendo una serie di attività tecniche volte a preparare progetti di norme attuative che potranno servire da base per una proposta della Commissione, da adottare in applicazione della procedura dei comitati.

La Commissione propone di applicare le citate modalità di lavoro al fine di definire regole per l'applicazione di definizioni e di strumenti d'analisi comuni finalizzati alla valutazione delle capacità aeroportuali, nonché procedure atte a coinvolgere i gestori aeroportuali nella pianificazione delle capacità a medio termine.

- (14) Eurocontrol ha messo a punto una procedura sistematica ed efficiente per la pianificazione delle capacità di gestione del traffico aereo a livello europeo. La Commissione propone di estendere l'esercizio alla pianificazione delle capacità aeroportuali, il che permetterebbe al settore di avere una visione d'insieme dei problemi relativi alle capacità aeroportuali in Europa. La Commissione inviterà gli Stati membri, le autorità competenti e le parti interessate a costituire un osservatorio delle capacità aeroportuali, incaricato di **supervisionare** questo processo di pianificazione. L'osservatorio, che potrebbe cominciare i lavori nel 2007, costituirebbe un forum per lo scambio e il monitoraggio dei dati e delle informazioni sulle capacità aeroportuali nonché una piattaforma di osservazione paneuropea di questa problematica importante.

All'inizio del 2007, la Commissione incaricherà Eurocontrol di elaborare strumenti armonizzati per la valutazione delle capacità aeroportuali.

L'osservatorio per la pianificazione delle capacità aeroportuali a medio termine, sotto l'egida della Commissione, utilizzerà l'inventario delle capacità a livello dell'UE per promuovere una maggior sensibilizzazione e l'informazione sulle necessità relative alle capacità regionali e presenterà una relazione annuale a tal fine.

3.2. Slot aeroportuali e piani di volo:

- (15) In Europa, gli operatori di aeromobili devono presentare un piano di volo almeno un'ora prima della partenza. Ricevono in cambio uno slot ATFM (gestione dei flussi di traffico aereo), che corrisponde all'orario in cui l'aeromobile può decollare senza creare sovraccarichi per il sistema di gestione del traffico aereo. Gli slot ATFM sono solitamente attribuiti quando sussiste una carenza di capacità intrinseca nei centri di controllo del traffico aereo o negli aeroporti⁷, oppure quando si verifica una imprevista riduzione di capacità (dovuta ad esempio a nebbia, tempeste, avarie di sistemi tecnici, ecc.).

In pratica, la verifica dei piani di volo rispetto agli slot aeroportuali non è effettuata modo sistematico, il che comporta interferenze nell'utilizzo ottimale degli slot aeroportuali. Un effetto secondario è dato dal fatto che gli aeromobili occupano le piste di decollo e rullaggio più a lungo del necessario, con conseguenze nocive per l'ambiente.

⁷ Il 50% dei ritardi ATFM in Europa è imputabile agli aeroporti.

Nel 2005, Eurocontrol ha ricevuto il mandato di elaborare, di concerto con la Commissione, norme di attuazione riguardanti la gestione dei flussi di traffico aereo⁸. Il progetto di norme di attuazione dovrebbe essere presentato al comitato "Cielo unico europeo" all'inizio del 2007.

- (16) All'occorrenza, si potrebbe modificare l'articolo 14 del regolamento sull'assegnazione delle bande orarie⁹ in modo che le autorità competenti in materia di gestione del traffico aereo siano obbligate a respingere il piano di volo depositato dall'operatore di un aeromobile ogniqualvolta il vettore aereo non disponga delle necessarie bande orarie aeroportuali.
- (17) Conformemente al regolamento quadro sul cielo unico europeo¹⁰, è stato anche chiesto a Eurocontrol di fornire assistenza tecnica alla Commissione nella preparazione di una relazione, da presentare al Consiglio e al Parlamento europeo entro il 20 aprile 2007, sull'attuazione della legislazione relativa al cielo unico europeo.

In stretta cooperazione con la Commissione, il mandato conferito a Eurocontrol sulle misure ATFM proporrà soluzioni volte ad assicurare la coerenza tra le bande orarie aeroportuali e i piani di volo, e raccomanderà tutte le modifiche della legislazione applicabile che si rendano necessarie. Il progetto di regolamento d'attuazione riguardante l'ATFM sarà presentato per parere al comitato "Cielo unico europeo". La Commissione valuterà anche la conclusione e le potenziali ripercussioni sulle attività aeroportuali della relazione 2007 di esecuzione del cielo unico europeo sulle attività aeroportuali.

3.3. Aumentare la prevedibilità e ridurre i ritardi agli aeroporti mediante un processo decisionale collaborativo (CDM):

- (18) La prevedibilità riveste un'importanza fondamentale per le compagnie aeree e gli aeroporti nella gestione delle loro attività. Ad esempio, le compagnie aeree integrano nella loro programmazione degli orari un "margine-tampone" che permette l'assorbimento di ritardi imprevisti all'arrivo o alla partenza di un aeromobile. Una riduzione di cinque minuti di tale margine consentirebbe un'economia di circa 1 000 milioni di euro e un migliore utilizzo delle risorse delle compagnie aeree e delle risorse aeroportuali.
- (19) Inoltre, le compagnie aeree, gli aeroporti, gli organismi incaricati del controllo del traffico aereo e della gestione dei flussi di traffico aereo devono evolvere da una "prospettiva insulare" per adottare una visione più generale del funzionamento globale dei trasporti aerei¹¹. Un rafforzamento delle **capacità decisionali**, con la condivisione di informazioni tra tutti i partner aeroportuali, genererebbe molti vantaggi quantitativi e qualitativi non soltanto per la gestione dei singoli aeroporti, ma anche, cosa più

⁸ Articolo 9 del regolamento sullo spazio aereo: regolamento (CE) n. 551/2004 del 31.3.2004.

⁹ Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, modificato dal Regolamento (CE) n. 793/2004 del 21 aprile 2004.

¹⁰ Articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004 del 10 marzo 2004 che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro").

¹¹ Relazione sui fattori di puntualità nei maggiori aeroporti europei elaborata dall'Unità per l'esame delle prestazioni di Eurocontrol, maggio 2005, pag. 48.

importante, per la rete aeroportuale. Questo processo aperto di condivisione delle informazioni in forma istituzionalizzata prende il nome di “processo decisionale collaborativo” (*Collaborative decision-making* - CDM). Tale processo applicato agli aeroporti consentirebbe di ridurre i ritardi a cascata a livello della rete e di recuperare il tempo perso a causa di perturbazioni atmosferiche o di altro genere che comportano uno spreco di capacità aeroportuali.

- (20) La Commissione ritiene che il processo decisionale collaborativo applicato agli aeroporti può portare vantaggi sostanziali per la gestione della rete aeroportuale nel suo insieme, a condizione che vi partecipi un numero di partner sufficiente a formare una “massa critica”. Si ritiene altresì che l’incremento di efficienza operativa si tradurrebbe anche in auspici benefici per l’ambiente.

La Commissione propone di conferire a Eurocontrol il mandato di elaborare norme d’attuazione in vista dell’introduzione del processo decisionale collaborativo negli aeroporti europei (*Airport CDM*) nel 2008.

4. UN APPROCCIO COERENTE DELLA SICUREZZA DEI TRASPORTI NEGLI AEROPORTI

4.1. Estensione delle responsabilità dell’AESA alla regolamentazione di sicurezza degli aeroporti

- (21) Un utilizzo intensivo degli aeroporti e l’aumento dei volumi di traffico impongono un miglioramento dei livelli di sicurezza. Gli aeroporti restano il collegamento meno regolamentato in materia di sicurezza nella catena dei trasporti aerei. Gli sforzi che il Gruppo delle autorità di regolamentazione sicurezza aeroportuale (GASR) ha effettuato su base volontaria¹² hanno dato risultati notevoli. Tuttavia, si rendono necessarie norme comuni vincolanti per garantire livelli uniformi di sicurezza aerea negli aeroporti europei, come indicato nelle nuove raccomandazioni dell’ICAO in materia di sicurezza aeroportuale. Inoltre, dato che gli Stati membri non applicano in modo uniforme le disposizioni dell’ICAO, non esistono condizioni di concorrenza eque tra i gestori aeroportuali¹³, e ciò obbliga le imprese che operano negli aeroporti in diversi Stati membri ad applicare un insieme disparato di norme nazionali o anche locali in materia di sicurezza.
- (22) Come annunciato, la Commissione adotterà pertanto una proposta legislativa volta ad ampliare i compiti dell’Agenzia europea per la sicurezza aerea¹⁴. Nel 2005 è stata effettuata una valutazione preliminare dell’impatto di un tale ampliamento di competenze dell’AESA. Nel 2006, la stessa AESA definirà un parere in proposito, previa ampia consultazione delle parti interessate in applicazione della sua procedura detta di “avviso di proposta di modifica”.

¹² Il GASR è stato istituito stabilita nel 1996 e rappresenta attualmente 27 Stati europei.

¹³ Allegato 14, volume 1, paragrafo 1.3 dell’ICAO e Manuale per la certificazione degli aeroporti (doc. 9774, ottobre 2001).

¹⁴ Comunicazione sull’ampliamento dei compiti dell’Agenzia europea per la sicurezza aerea – Un’agenda per il 2010, COM(2005) 578 del 15 novembre 2005.

L'adozione da parte della Commissione di una proposta legislativa al riguardo è prevista per l'inizio del 2008.

4.2. Gestione dei sistemi globali di navigazione via satellite (GNSS) per rafforzare la sicurezza aeroportuale

- (23) L'UE investe da tempo nello sviluppo della navigazione via satellite. Nonostante le raccomandazioni dell'ICAO e della disponibilità di apparecchiature elettroniche di bordo certificate, tali sistemi sono tuttora poco utilizzati. Nel settore della sicurezza, i sistemi GNSS potrebbero offrire un'ulteriore fonte d'informazione della posizione. I sistemi GNSS contribuiscono a prevenire le collisioni con un ostacolo naturale, che restano la principale causa di incidenti mortali, soprattutto per gli aeromobili meno sofisticati. Tali sistemi potrebbero anche permettere una maggiore flessibilità nella progettazione delle piste di avvicinamento e di partenza in modo da evitare gli ostacoli, ridurre l'inquinamento acustico o permettere un utilizzo sicuro di aeroporti o di piste più ravvicinati.

La Commissione permetterà la certificazione dei segnali EGNOS/Galileo nello spazio, includendo la gestione dei sistemi GNSS nel piano europeo di radionavigazione. Si prevede che il programma SESAR porterà all'integrazione totale dei sistemi GNSS nelle procedure operative della gestione del traffico aereo, a tutto vantaggio della rete *gate to gate*.

5. PROMOZIONE DELLA CO-MODALITÀ TRA DIVERSI TIPI DI TRASPORTO

5.1. Miglioramento dell'accesso agli aeroporti e della co-modalità:

- (24) I trasporti aerei e ferroviari dovrebbero diventare maggiormente complementari. Esistono almeno tre interfacce tra i trasporti aerei e ferroviari, che presentano vantaggi specifici per la società nel suo insieme e si ripercuoteranno anche positivamente sull'ambiente:
- i collegamenti ferroviari tra gli aeroporti e le città, con il vantaggio di decongestionare il traffico stradale e migliorare la qualità dell'aria attorno agli aeroporti;
 - i collegamenti regionali, che comporteranno i medesimi vantaggi sopra indicati e l'ulteriore beneficio di un'estensione del bacino di utenza dell'aeroporto;
 - i collegamenti ferroviari ad alta velocità tra gli aeroporti e le grandi aree metropolitane, con gli stessi vantaggi sopra indicati e l'ulteriore possibilità che le bande orarie occupate da voli a corto raggio siano liberate a favore di voli di lungo raggio, con una migliore produttività delle bande orarie per gli aeroporti e i vettori aerei.

I servizi ferroviari convenzionali possono svolgere un ruolo importante e gli Stati membri e la Comunità dovrebbero sostenerne finanziariamente lo sviluppo per collegare gli aeroporti minori e regionali.

L'aeroporto di Stoccolma-Arlanda (circa 17 milioni di passeggeri all'anno) possiede tre stazioni ferroviarie sotterranee. Una è adibita ai servizi ferroviari di lunga percorrenza e gli altri due, situati alle due estremità dell'aeroporto, sono utilizzati dal treno rapido *Arlanda Express*. Il treno collega l'aeroporto alla città 4-6 volte all'ora e percorre i 45 km di questo tragitto in 20 minuti, a una velocità che raggiunge 200 km/h. I passeggeri hanno diritto ad un rimborso completo del biglietto qualora il treno abbia un ritardo superiore a due minuti.

- (25) Si avverte la necessità di disporre di efficaci infrastrutture co-modalità e di migliorare la ripartizione dell'accesso agli aeroporti tra tipi di trasporto. La Commissione presterà ulteriormente attenzione e assegnerà risorse alla promozione e al finanziamento di infrastrutture intermodali. Questi progetti possono essere sostenuti nell'ambito della politica europea di coesione e potranno continuare a beneficiare del finanziamento nell'ambito del Fondo europeo di sviluppo regionale e del Fondo di coesione.

Il finanziamento di progetti di co-modalità nell'ambito della RTE-T, del Fondo europeo di sviluppo regionale e del Fondo di coesione è ancora disponibile per il periodo 2007-2013. La Commissione invita anche gli Stati membri a sostenere lo sviluppo delle piattaforme intermodali negli aeroporti (collegamenti ferroviari verso gli aeroporti e stazioni ferroviarie presso gli aeroporti), che stimolano l'efficienza sia dei trasporti ferroviari sia dei trasporti aerei.

5.2. Intermodalità aria-ferrovia

- (26) I principali fattori che determinano la scelta del tipo di trasporto da parte dei viaggiatori sono relativamente stabili e di pari importanza in tutta Europa. I viaggiatori preferiscono il treno se la durata del tragitto, il prezzo, la frequenza, la facilità d'accesso, ecc. ne fanno la soluzione più vantaggiosa, e scelgono l'aereo quando questo tipo di trasporto offre loro vantaggi. Lo sviluppo dell'intermodalità deve pertanto mirare ad utilizzare e sostenere le scelte di mercato dei viaggiatori. Fattori quali l'informazione, le biglietterie, l'uso delle lingue, l'integrazione dei servizi e altri aspetti contribuiscono ad ottimizzare ulteriormente il servizio.

La promozione del trasporto ferroviario a complemento del trasporto aereo dovrebbe vertere essenzialmente sul miglioramento dell'attrattività dei prodotti ferroviari. Ciò incoraggerà i viaggiatori a sperimentare l'opzione ferroviaria tanto per i viaggi punto a punto che per i trasferimenti. Tenuto conto dell'aumento della domanda, molti problemi minori saranno risolti grazie a una maggiore cooperazione tra gli operatori e ai commenti degli utenti. L'intermodalità aria/ferrovia non può essere considerata una soluzione preferenziale per il decongestionamento degli aeroporti, poiché l'effetto di decongestionamento corrisponde in generale a due anni di crescita del traffico aereo. È tuttavia utile per rafforzare l'efficienza del sistema di trasporto e degli aeroporti in particolare. Inoltre, sarebbero ridotte anche le pressioni sull'ambiente generate dagli aeroporti. Il Forum "*Rail Air Intermodality Facilitation*", tenutosi tra settembre 2003 e giugno 2004, è giunto tra l'altro alla conclusione che l'assenza di biglietti integrati aria-ferrovia costituiva un ostacolo allo sviluppo futuro dell'intermodalità tra questi due tipi di trasporti in termini di servizi e d'interesse da parte dei viaggiatori.

La Commissione intende incoraggiare l'emissione di biglietti integrati aria-ferrovia e pubblicherà un documento di consultazione in proposito all'inizio del 2007.

6. IL FABBISOGNO DI NUOVE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI RICHIEDE ATTENTA CONSIDERAZIONE

6.1. Miglioramento delle capacità ambientali degli aeroporti (inquinamento acustico)

(27) La sensibilità del tema relativo all'inquinamento acustico generato dagli aerei è un vincolo allo sviluppo degli aeroporti. L'eliminazione totale degli aeromobili vecchi più rumorosi (i cosiddetti "aeromobili del capitolo 2") a decorrere dal 1° aprile 2002 ha rappresentato un reale progresso nel miglioramento dell'ambiente acustico aeroportuale. Tuttavia, in considerazione della crescita prevista del traffico aereo, questo miglioramento rischia di venire rapidamente assorbito. La direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore permette di eliminare gradualmente gli aeromobili più rumorosi del "capitolo 3", con riserva di un certo numero di condizioni intese ad attuare il c.d. "approccio equilibrato".

- L'approccio equilibrato della gestione del rumore, convenuto in occasione dell'assemblea dell'ICAO del 2001, offre agli Stati che vi fanno parte un approccio internazionale per risolvere i problemi acustici degli aeromobili a livello di ciascun aeroporto in modo economicamente responsabile e tenendo conto degli aspetti ambientali. Comprende quattro elementi principali:
 - riduzione del rumore alla fonte;
 - pianificazione e gestione dell'utilizzo del suolo;
 - procedure operative volte all'abbattimento del rumore;
 - restrizioni operative sugli aeromobili ai fini del contenimento del rumore.
- Le restrizioni operative sugli aeromobili ai fini del contenimento del rumore non dovrebbero essere applicate automaticamente, ma soltanto previa approfondita analisi comparativa dei vantaggi offerti dagli altri elementi. L'approccio equilibrato offre un quadro per la valutazione, la consultazione e il processo decisionale che tiene conto dei punti di vista di tutte le parti interessate.
- I principi dell'approccio equilibrato della gestione del rumore sono stati integrati nella normativa comunitaria¹⁵.

¹⁵ Questi principi sono sanciti dalla direttiva 2002/30/CE che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità, GU L 85 del 28.3.2002, pag. 40.

Uno studio è stato avviato nel 2006 per esaminare l'entrata in vigore della direttiva e analizzare i cambiamenti registrati con riferimento ai livelli acustici negli aeroporti della Comunità dalla sua entrata in vigore.

Applicando l'approccio equilibrato della gestione del rumore, gli Stati membri dovrebbero tenere debitamente conto delle disposizioni della direttiva 2002/49/CE relativa alla valutazione e alla gestione del rumore nell'ambiente, che sarà riesaminata nel 2009.

Nel 2007, sarà elaborata una relazione sull'entrata in vigore della direttiva e la Commissione delibererà sulla necessità di presentare una proposta di modifica della direttiva.

6.2. **Miglioramento del quadro di pianificazione delle nuove infrastrutture aeroportuali:**

- (28) Esiste un considerevole **margin**e di miglioramento nella pianificazione e nella gestione dell'utilizzo del suolo nell'UE:
- solo una minoranza di Stati membri trasmette alle autorità competenti per la pianificazione e rende pubblici i piani aeroportuali contenenti informazioni sulle proiezioni a lungo termine relative alle infrastrutture aeroportuali, e in particolare le aree interessate dalla limitazione degli ostacoli e da livelli di rumore elevati;
 - soltanto la metà degli Stati membri integra tutte le informazioni relative agli aeroporti e le ripercussioni delle loro attività sulle zone circostanti;
 - la pubblicazione sistematica, tanto dei piani di sviluppo a lungo termine degli aeroporti che dei progetti di pianificazione territoriale, migliorerebbe l'accessibilità e la qualità delle informazioni fornite e contribuirebbe a garantire che il pubblico sia correttamente informato.
- (29) Buone politiche di pianificazione territoriale devono anche essere considerate nel quadro **dell'approccio equilibrato** della gestione del rumore e delle possibilità offerte dai sistemi GNSS. Dovrebbero essere riesaminate le modalità di funzionamento in vigore di modo che le autorità competenti ricevano sistematicamente i piani di sviluppo a lungo termine degli aeroporti e che queste informazioni siano adeguatamente coordinate con i lavori di pianificazione territoriale.
- (30) Per promuovere un sistema di trasporto aereo efficace, le informazioni ottenute dalla misurazione delle capacità e dalla pianificazione del territorio devono essere esaminate per coordinare e valutare i fabbisogni in capacità regionali o di rete nel suo insieme.
- (31) La semplificazione e l'accelerazione delle procedure di pianificazione presuppongono una cooperazione tra gli Stati membri e il coordinamento tra gli Stati membri e la Commissione, in particolare laddove sono coinvolti progetti d'interesse europeo comune. Pur mantenendo le norme applicabili e garantendo il rispetto della legislazione ambientale in vigore, compresi gli Orientamenti per la valutazione dell'impatto ambientale e la valutazione ambientale strategica, è necessario prevedere un periodo di cinque anni per la pianificazione, l'approvazione del progetto e la costruzione.

La Commissione, di concerto con esperti degli Stati membri e le parti interessate, cercherà di semplificare le procedure e raccomandare **linee guida sulle buone pratiche** per promuovere un maggiore coordinamento della pianificazione aeroportuale e una più completa pianificazione territoriale.

7. SVILUPPO E APPLICAZIONE DI NUOVE TECNOLOGIE

- (32) La Commissione ha finanziato, nell'ambito dei suoi programmi quadro per la ricerca, molti progetti relativi ai sistemi avanzati di controllo e di guida dei movimenti di superficie (*Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems - A-SMGCS*). Queste tecnologie ormai hanno raggiunto un livello di maturità sufficiente. Inoltre, il programma ha ottenuto riconoscimento e armonizzazione a livello mondiale tramite l'ICAO.
- (33) In particolare, la componente "sorveglianza e controllo" del concetto A-SMGCS può essere molto efficace in tutte le condizioni meteorologiche per garantire il più alto livello possibile di sicurezza pur sostenendo un aumento costante dei movimenti di aeromobili.

I sistemi avanzati di controllo e di guida dei movimenti di superficie (A-SMGCS) assicurano lo smistamento, la guida e la sorveglianza degli aeromobili e dei veicoli, per mantenere il numero dichiarato di movimenti di circolazione al suolo, in qualsiasi condizione meteorologica, nei limiti del livello operativo di visibilità pur mantenendo il necessario livello di sicurezza.

Le funzioni di sorveglianza e di controllo sono state sperimentate e utilizzate in misura tale che i requisiti di prestazione sono già sufficientemente sviluppati da essere utilizzate come linee-guida per l'attuazione di queste due funzioni del sistema A-SMGCS.

- (34) Nell'ambito del programma SESAR saranno elaborate nuove tecnologie finalizzate ad aumentare ulteriormente la sicurezza e l'efficienza le operazioni aeroportuali. In particolare:
- nuovi dispositivi di previsione e d'individuazione dei vortici di scia permetteranno di ridurre le distanze minime di separazione tra aeromobili, senza compromettere la sicurezza;
 - nuovi sensori permetteranno l'intervento a distanza dalla torre;
 - nuove generazioni di strumenti di gestione "airside" degli aeroporti permetteranno di ottimizzare i movimenti a terra;
- (35) Lo sviluppo di un sistema di gestione dell'informazione permetterà di estendere il processo decisionale collaborativo all'intero settore dei trasporti aerei e si prevede che possa ulteriormente rafforzare la prevedibilità e l'efficienza delle operazioni aeroportuali e degli aeroporti. Tale maggiore efficienza operativa permetterà anche di migliorare la situazione ambientale.

- (36) Tecnologie quali i dispositivi di identificazione a radiofrequenza (*Radio Frequency Identification Devices* - RFID), che aumentano l'efficienza logistica interna degli aeroporti, potrebbero anche contribuire a risolvere il problema della congestione. Negli aeroporti congestionati, qualsiasi ritardo alla partenza può avere gravi conseguenze sulla pianificazione delle bande orarie e dei voli.

Le nuove tecnologie, quali l'identificazione radio delle carte d'imbarco e dei bagagli, potrebbero permettere una riduzione significativa (del 10%) dei ritardi degli aeromobili imputabili a passeggeri che non si presentano all'imbarco¹⁶. Tale sistema consentirebbe di localizzare i passeggeri o, all'occorrenza, reperire e ritirare i loro bagagli di stiva più efficacemente.

Tuttavia, tali tecnologie sarebbero pienamente efficaci soltanto se si riesce ad adottare, su scale internazionale, norme di interoperabilità comuni sulle identificazioni radio, così come un quadro giuridico comune per la protezione delle informazioni dei passeggeri¹⁷.

Tecnologie mature, quali le funzioni di sorveglianza e di controllo dei sistemi A-SMGCS, dovrebbero essere attuate in tutti gli aeroporti europei. Il programma SESAR permetterà di sviluppare nuovi strumenti e sistemi che aumenteranno sensibilmente le capacità aeroportuali.

8. CONCLUSIONI

- (37) La Commissione è disposta a raccogliere la sfida della prevista "crisi della capacità" aeroportuale. Il presente documento propone un piano d'azione elaborato a seguito di intense consultazioni. Tale piano d'azione (illustrato in dettaglio nell'allegato) è inteso a conseguire un equilibrio tra le proposte legislative, il sostegno finanziario e la promozione di una pianificazione maggiormente coordinata.
- (38) Tutti gli operatori del settore dovrebbero collaborare allo scopo di rispondere alla sfida posta dallo sviluppo di un sistema dei trasporti aerei più efficace, sicuro e rispettoso dell'ambiente in Europa, che sia compatibile con gli ambiziosi obiettivi della strategia di Lisbona.

¹⁶ Cfr. ad esempio il progetto "OpTag Project", finanziato dall'UE:
<http://www.optagconsortium.com/presentation1.htm>.

¹⁷ Tali fattori saranno affrontati nell'ambito del seguito della consultazione pubblica della Commissione sui sistemi di identificazione a radiofrequenza. Cfr. www.rfidconsultation.eu.

ALLEGATO

La Commissione incaricherà Eurocontrol di elaborare strumenti armonizzati di valutazione delle capacità aeroportuali.	Inizio 2007
L'osservatorio per la pianificazione a medio termine delle capacità aeroportuali, sotto l'egida della Commissione, consentirà una maggiore sensibilizzazione e informazione sulle necessità regionali in termini di capacità, mediante la presentazione di una relazione annuale.	2007
Il mandato conferito a Eurocontrol sulle misure ATFM proporrà soluzioni volte a garantire coerenza tra le bande orarie aeroportuali e i piani di volo, mediante le necessarie modifiche legislative.	1° trimestre 2007 per i risultati del mandato – 2008 per l'adattamento della legislazione
Proposta legislativa sull'estensione delle competenze dell'AESA alle operazioni aeroportuali.	Inizio 2008
La Commissione permetterà la certificazione dei segnali EGNOS/Galileo nello spazio e includerà l'uso dei sistemi GNSS nel piano europeo di radionavigazione.	A partire dal 2008
Si prevede che il programma SESAR porti all'integrazione completa dei sistemi GNSS nelle procedure operative della gestione del traffico aereo.	2007
Finanziamento di progetti nel settore della modalità nell'ambito della RTE-T, dei programmi relativi alla politica europea di coesione, del Fondo europeo di sviluppo regionale e del Fondo di coesione.	A partire dal 2007
La Commissione intende incentivare l'emissione di biglietti integrati aria-ferrovia e pubblicherà un documento di consultazione in materia.	Inizio 2007
Preparazione di una relazione sull'attuazione della direttiva sul rumore ambientale, prevedendone, all'occorrenza, la modifica delle disposizioni.	2007 - 2008
Linee guida sulle buone pratiche e semplificazione delle procedure saranno elaborate per promuovere il coordinamento dei piani aeroportuali.	2007

Attuazione di tecnologie mature quali le funzioni di sorveglianza e di controllo dei sistemi A-SMGCS in tutti gli aeroporti europei.	A partire dal 2007
Il programma SESAR permetterà di sviluppare nuovi strumenti e sistemi atti ad aumentare considerevolmente le capacità aeroportuali.	2007 - 2013
La Commissione esaminerà anche i risultati e gli effetti potenziali sulle operazioni aeroportuali della relazione 2007 sull'attuazione del Cielo unico europeo.	A partire da metà 2007
La Commissione conferirà a Eurocontrol il mandato di elaborare norme di attuazione ai fini dell'introduzione del processo decisionale collaborativo negli aeroporti europei.	2008