



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 1.12.2011
COM(2011) 823 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL ȘI COMITETUL REGIUNILOR**

**Politica aeroportuară în Uniunea Europeană - rezolvarea problemelor de capacitate și
de calitate pentru a promova creșterea economică, conectivitatea și mobilitatea durabilă**

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. INTRODUCERE

1. Aeroporturile joacă un rol esențial în sectorul aviatic, asigurând legătura companiilor aeriene cu pasagerii și cu clienții serviciilor lor de transport marfă. Ele au devenit din ce în ce mai importante pentru economia europeană, oferind o gamă largă de conexiuni în cadrul UE și asigurând faptul că Europa rămâne conectată la restul lumii. De asemenea, sunt esențiale pentru implementarea cu succes a „cerului unic european”.
2. Astfel cum s-a recunoscut în declarația adoptată la summitul aviației de la Bruges din octombrie 2010¹, este necesar ca normele UE să fie reformate pentru a stimula competitivitatea aeroporturilor europene și pentru a elimina blocajele de capacitate, astfel încât să se crească eficiența fiecărei verigi din lanțul de transport aerian (de exemplu operatorii aeroportuari, transportatorii aerieni, furnizorii de alte servicii) și să se ofere călătorilor și societăților un mai bun raport calitate-preț.
3. Această necesitate este recunoscută, de asemenea, în cadrul programului de lucru al Comisiei pentru 2011, care pledează pentru o mai bună utilizare a rețelei europene de aeroporturi pentru a contribui la exploatarea potențialului de creștere al pieței unice. La rândul său, aceasta va ajuta UE să se pregătească pentru a-și îndeplini obiectivele strategiei Europa 2020 și pentru a oferi creștere durabilă prin intermediul unei economii mai competitive și mai eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor. În același spirit, cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor”² identifică îmbunătățirea accesului la piață și furnizarea unor servicii de calitate în aeroporturi ca fiind esențiale pentru finalizarea spațiului european unic al transporturilor.
4. Această carte albă prezintă progresele realizate în implementarea Planului de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa - 2007³. De asemenea, identifică două provocări principale pentru aeroporturile europene: **capacitatea și calitatea**. În legătură cu acestea, cartea albă descrie contextul celor trei propuneri legislative care formează, împreună cu comunicarea, un set coerent de măsuri specifice: o propunere privind o mai bună utilizare a capacității existente prin revizuirea sistemului actual de alocare a sloturilor orare, o propunere privind serviciile de handling la sol în aeroporturile din UE, precum și o propunere privind restricțiile de operare legate de zgomot.

¹ Summitul aviației de la Bruges a reunit persoane de nivel înalt din cadrul comunității aeronautice europene, pentru a discuta provocările cu care se confruntă acest sector. Acesta a avut ca rezultat „Declarația de la Bruges”.

² COM(2011) 144.

³ COM(2006) 819. A se vedea, de asemenea, concluziile Consiliului din 2 octombrie 2007 și rezoluția Parlamentului European din 11 octombrie 2007.

2. PROVOCAREA LEGATĂ DE CAPACITATEA AEROPORTUARĂ

2.1. O criză de capacitate la cele mai mari aeroporturi din UE, într-o lume în rapidă schimbare

5. Planul de acțiune din 2007 a identificat o discrepanță din ce în ce mai mare între capacitate și cerere la o serie de noduri aeriene din UE cu trafic mare. Supraaglomerarea aeroporturilor respective va rămâne un motiv de îngrijorare. Traficul va continua să crească în viitor, așa cum s-a întâmplat și în ultimii 50 de ani în ciuda perioadelor de încetinire a creșterii economice și a altor factori perturbatori⁴. Deși traficul aerian în Europa va înregistra o creștere mai lentă decât în economiile emergente, aproape că se va dubla totuși până în 2030⁵.
6. Europa nu va fi însă în măsură să satisfacă o mare parte din această cerere, din cauza lipsei capacității aeroportuare. Nivelurile de supraaglomerare previzionate de studiul „Challenges of Growth” („Provocările creșterii”) din 2008 au fost confirmate în 2010. În ciuda crizei economice mondiale și a unei creșteri previzionate de 40 % a capacității aeroportuare între 2007 și 2030 (inclusiv noi aeroporturi, noi piste și noi infrastructuri aeriene și la sol), circa 2 milioane de zboruri – 10 % din cererea preconizată – nu vor fi putea fi primite din cauza lipsei de capacitate⁶.
7. Concret, până în 2030 nu mai puțin de 19 aeroporturi europene⁷ vor funcționa la capacitate maximă opt ore pe zi, în fiecare zi a anului (comparativ cu 2007, când doar 5 aeroporturi funcționau 10 % din timp la capacitate maximă sau aproape maximă). Acest fapt va avea un impact major asupra întregii rețele aviatice, deoarece până în 2030 supraaglomerarea acestor aeroporturi va însemna că 50 % din toate zborurile vor fi afectate de întârzieri la plecare și/sau la sosire (comparativ cu 17 % în 2007). La această situație se adaugă faptul că sistemul va fi, de asemenea, mai vulnerabil la perturbările datorate supraaglomerării aeroporturilor și mai puțin capabil să se redreseze în urma situațiilor de criză. Întârzierile vor persista mai mult timp în sistem și se vor propaga mai rapid și pe scară mai largă. Punctualitatea transportului aerian – care în 2010 a fost cea mai slabă înregistrată în Europa din 2001, în ciuda faptului că nivelul traficului a fost sub cel din 2007⁸ – va reprezenta un motiv serios de îngrijorare.
8. Datele colectate de la aeroporturile mari în cadrul unui studiu independent realizat pentru Comisie arată o tendință similară în 2025⁹. Cu toate că încetinirea, începând

⁴ Asociația Internațională de Transport Aerian (IATA) preconizează, la nivel global, 16 miliarde de pasageri și 400 milioane de tone de marfă în 2050 (față de 2,4 miliarde și, respectiv, 40 de milioane în 2010). Airbus prevede o creștere medie anuală a traficului de 4,8 % între 2010 și 2030.

⁵ Conform EUROCONTROL, în 2030 în Europa vor fi 16,9 milioane de zboruri, de 1,8 ori mai multe decât în 2009 (EUROCONTROL, „Long-Term Forecast Flight Movements 2010-2030”). Traficul în Europa va crește cu 4,0 % între 2010 și 2030, în principal datorită traficului către/dinspre Asia-Pacific (Airbus, „Global Market Forecast 2011-2030”).

⁶ EUROCONTROL, „Challenges of Growth 2008” și „Long-Term Forecast Flight Movements 2010-2030”.

⁷ Dintre aceste 19 aeroporturi, 13 sunt situate în UE.

⁸ EUROCONTROL, „Performance Review Report 2010” elaborat de Comisia de evaluare a performanțelor.

⁹ „Impact Assessment of Revisions to Regulation 95/93”, elaborat de Steer Davies Gleave, martie 2011.

cu 2008, a creșterii traficului aerian la nivel global a redus decalajul dintre cerere și capacitatea planificată și în ciuda faptului că unul dintre nodurile aeriene cele mai mari din Europa, Frankfurt, are o nouă pistă, până în 2025 cererea va depăși în continuare capacitatea în orice moment al zilei la aeroporturile Heathrow (Londra), Gatwick (Londra), Orly (Paris), Linate (Milano) și Düsseldorf. Dacă nu se poate spori capacitatea peste cele 120 de zboruri/oră planificate, cererea va depăși capacitatea în orice moment al zilei și la aeroportul Charles de Gaulle din Paris. În plus, cererea va depăși în continuare capacitatea în anumite momente ale zilei la Amsterdam, Madrid, München, Fiumicino (Roma) și Viena. Aceste aeroporturi sunt printre cele mai importante pentru rețeaua aviatică și sunt noduri aeriene esențiale pentru rețeaua de management al traficului aerian. Problemele cu care se confruntă aceste aeroporturi au un efect de domino semnificativ, în special în caz de întârzieri, pentru toate aeroporturile-satelit (*feeder*) care depind de conexiunea cu aceste noduri supraaglomerate și pentru legăturile Europei cu alte regiuni ale lumii.

9. Această provocare din punctul de vedere al capacității apare într-un context de concurență sporită și de schimbare pe piața globală a transporturilor aeriene. În următorii câțiva ani, creșterea transportului aerian va fi impulsionată în principal de regiuni precum Asia-Pacific, Orientul Mijlociu și America Latină. Acest lucru înseamnă că, deși din punct de vedere istoric America de Nord a fost cea mai importantă piață aeriană la nivel mondial, Europa fiind pe locul al doilea, până în 2012-2013 se preconizează că aceste două regiuni vor fi depășite de regiunea Asia-Pacific. Anul 2010 a ilustrat această tendință: Beijing a devenit al doilea cel mai mare aeroport ca volum de pasageri, după Atlanta. Aeroportul Heathrow din Londra a căzut pe locul patru, fiind depășit atât de Beijing, cât și de aeroportul O'Hare din Chicago. Lista aeroporturilor cu cea mai rapidă creștere în 2010 confirmă această tendință, un singur aeroport din UE aflându-se printre primele 25¹⁰.
10. Acestea sunt motivele pentru care Europa trebuie să optimizeze utilizarea capacității sale aeroportuare existente și, acolo unde este necesar, să sporească această capacitate pentru a face față cererii de transport în creștere. În acest sens, cu toate că statele membre sunt competente în materie de infrastructură aeroportuară și, prin urmare, se află în prima linie în ceea ce privește provocarea reprezentată de capacitate, UE poate contribui la modernizarea rețelei europene de aeroporturi, prin evidențierea problemelor comune și prin actualizarea normelor actuale privind aeroporturile. De asemenea, poate încuraja investițiile, în special prin utilizarea unor instrumente financiare inovatoare, pentru a coordona creșterea economică, a asigura coeziunea în cadrul UE și a-și consolida legăturile economice, sociale și culturale cu restul lumii.

2.2. Optimizarea utilizării capacității existente și creșterea capacității aeroportuare

2.2.1. Alinierea capacității la sol și în aer

11. Începând din 2007, procesul de instituire a unui cadru de reglementare pentru cerul unic european (denumit în continuare „SES”) a continuat într-un ritm rapid. Un al doilea pachet legislativ a fost adoptat în 2009, cu obiectivul de a asigura instituirea unui cer unic până în 2012. În prezent, cadrul este aproape finalizat. Aeroporturile,

¹⁰ ACI, „World Annual Traffic Report” pentru 2010.

care, împreună cu managementul traficului aerian reprezintă infrastructura aviației civile, sunt una dintre pietrele de temelie ale acestei arhitecturi¹¹. Ele sunt într-adevăr esențiale pentru rețea și, dacă nu există capacitate la sol, proiectul cerului unic în ansamblu va avea de suferit. Cu alte cuvinte, creșterea capacității în aer este inutilă dacă capacitatea aeroporturilor nu este în continuare aliniată la capacitatea ATM¹².

12. Esențial pentru SES este sistemul de performanță¹³, care reprezintă o oportunitate de îmbunătățire a performanțelor serviciilor de navigație aeriană la nivelul UE în domenii precum siguranța, mediul, capacitatea/întârzierile și rentabilitatea. În 2010, Comisia de evaluare a performanțelor a EUROCONTROL a fost desemnată ca organism de evaluare a performanțelor și s-au stabilit obiective de performanță la nivelul UE pentru prima perioadă de referință 2012-2014¹⁴. Zona de operațiuni aeriene a unui aeroport este inclusă în această abordare. Cu toate acestea, rolul aeroporturilor este în prezent limitat.
13. În perioada 2012-2014 numai serviciile de navigație aeriană *de rută* vor face obiectul unor obiective de performanță, în timp ce performanța serviciilor de navigație aeriană *terminale* (adică în aeroporturi și în vecinătatea acestora) vor fi monitorizate începând din 2012¹⁵. În plus, capacitatea serviciilor de navigație aeriană nu este singura constrângere. Datele colectate de Biroul central pentru analizarea întârzierilor (*Central Office for Delay Analysis*) din Europa arată că 70 % din totalul întârzierilor sunt cauzate de procesele de pregătire a aeronavelor pentru zbor (*turnaround*): în principal întârzieri cauzate de companiile aeriene sau de prestatorii de servicii de handling la sol ai acestora (operațiuni tehnice, îmbarcare etc.), de aeroporturi (echipamente etc.) sau de alte părți implicate în procesul de pregătire a aeronavelor pentru zbor.
14. În lumina acestor constatări, Comisia consideră că logica sistemului de performanță ar trebui extinsă la aeroporturi ca întreg, în conformitate cu o abordare „gate-to-gate” veritabilă și în vederea optimizării și integrării tuturor fazelor unui zbor, de la un aeroport la altul. Prin urmare, deși performanța serviciilor de navigație aeriană *terminale* ar trebui să facă obiectul unor obiective de performanță începând din 2015 (începutul celei de-a doua perioade de referință, 2015-2019), performanța nu ar trebui limitată la turnul de control, ci ar trebui îmbunătățită și la sol, incluzând toți operatorii de la sol (companii aeriene, organisme de administrare a aeroporturilor,

¹¹ Conferința la nivel înalt cu privire la punerea în aplicare a cerului unic european, care a avut loc în Budapesta în martie 2011, a identificat măsuri concrete și eficace de implementare a cerului unic european care să fie luate de părțile interesate relevante, inclusiv de aeroporturi. Aeroporturile sunt luate în considerare în cadrul Regulamentului Comisiei privind funcțiile rețelei [Regulamentul (UE) nr. 677/2011, JO L 185, 15.7.2011, p. 1]. În special, principalele aeroporturi europene sunt luate în considerare în cadrul planului operațional al rețelei și fiecare aeroport inclus în planul de administrare a rețelei este obligat să coopereze cu administratorul rețelei. .

¹² Declarația de la Madrid - concluzii ale Conferinței la nivel înalt privind foaia de parcurs pentru implementarea cerului unic european, Madrid, 25-26 februarie 2010, punctul 4.

¹³ Regulamentul (CE) nr. 691/2010 al Comisiei, JO L 201, 3.8.2010, p. 1.

¹⁴ Decizia 2011/121/UE a Comisiei, JO L 48, 23.2.2011, p. 16. Îmbunătățirile ar trebui să fie următoarele: pentru mediu, 0,75 % din indicatorul privind eficiența medie a zborului orizontal pe rută în 2014; pentru capacitate, o întârziere medie de 0,5 minute pe zbor în 2014, iar pentru rentabilitate o ameliorare cu 10 % pe parcursul perioadei.

¹⁵ În plus, operatorii aeroportuari cu peste 150 000 de mișcări comerciale pe an și toate aeroporturile coordonate și cu programe de operare facilitate care au peste 50 000 de mișcări comerciale/an furnizează deja datele necesare conform Regulamentului privind sistemul de performanță SES.

prestatori de servicii de handling la sol, servicii vamale și de securitate). Propunerile de revizuire a normelor actuale de alocare a sloturilor orare ale aeroporturilor și de acces la serviciile de handling la sol, înaintate de Comisie împreună cu prezenta comunicare, ar trebui să contribuie la acest obiectiv.

15. Aeroporturile participă, de asemenea, la dimensiunea tehnologică a SES - programul SESAR. SESAR are potențialul de a extinde capacitatea aeroporturilor, permițând prin urmare preluarea de trafic suplimentar, reducerea numărului zborurilor întârziate sau al anulărilor și sporind nivelul activității și al mobilității. În prezent, activitățile legate de aeroporturi reprezintă aproximativ 30 % din totalul activităților SESAR¹⁶. Pentru a se obține aceste creșteri de capacitate vor fi necesare investiții adecvate, realizate la timp și sincronizate în mod corespunzător, în echipamente conforme cu SESAR.
16. Aeroporturile sunt printre cele mai complexe medii operaționale interdependente, iar procesul decizional în colaborare pentru aeroporturi („Airport Collaborative Decision Making” - A-CDM) constituie o soluție excelentă pentru ameliorarea eficienței generale a unui aeroport, acționând pe baza unor informații partajate și fără cheltuieli de capital majore¹⁷. De asemenea, este un factor esențial care permite realizarea multor progrese tehnologice dezvoltate de SESAR. În consecință, Comisia consideră că implementarea sa la aeroporturile mari din UE ar trebui accelerată, pe baza planului de acțiune privind A-CDM inițiat de EUROCONTROL¹⁸. În timp, ar trebui să se acorde atenția cuvenită extinderii A-CDM la toți actorii de la sol, pentru a se asigura prelucrarea „fără întreruperi” a pasagerilor, a bagajelor, a mărfurilor destinate transportului aerian și a aeronavelor.
- 2.2.2. *O mai bună utilizare a capacității existente în aeroporturile supraaglomerate, prin asigurarea unui sistem de alocare a sloturilor orare mai eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor*
17. Analiza modului în care funcționează regulamentul actual privind sloturile orare a arătat că sistemul de alocare în vigoare împiedică utilizarea optimă a capacităților limitate de care dispun aeroporturile aglomerate¹⁹. Dată fiind criza de capacitate preconizată la unele aeroporturi critice și repercusiunile acestora asupra performanței generale a rețelei, precum și ținând seama de dezvoltarea limitată a unor noi infrastructuri aeroportuale în UE, Europa nu își poate permite acest lucru.

¹⁶ Proiectele se referă în principal la aspecte precum reducerea timpului de ocupare a pistelor, distanța între aeronave (inclusiv turbulențele de siaz), sisteme de ghidare la sol care să vizeze atât sistemele din aeroporturi cât și cele de la bord și siguranța pe piste (în special dezvoltarea de sisteme integrate care să reunească ATC, aeronave și vehicule).

¹⁷ În aeroporturile care folosesc CDM, informațiile comerciale nesensibile sunt la dispoziția tuturor partenerilor: Unitatea centrală de management al fluxurilor de trafic aerian a EUROCONTROL, ATCO, operatori aeroportuari, operatori de aeronave, piloți și prestatori de servicii de handling la sol. A-CDM este un instrument validat care poate ajuta aeroporturile în special prin îmbunătățirea eficienței globale a operațiunilor de pregătire a aeronavelor pentru zbor și a procesului de secvențiere înainte plecării. El are potențialul de a reduce întârzierile în lanț la nivel de rețea și de a ameliora redresarea în urma unor evenimente meteorologice sau de altă natură care perturbă activitatea aeroporturilor ducând la irosirea capacității acestora.

¹⁸ A se vedea planul de acțiune comun ACI-EUROPE/EUROCONTROL/CANSO privind implementarea A-CDM în aeroporturile europene.

¹⁹ Evaluarea impactului realizată de Comisie, care însoțește propunerea de regulament privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile UE (reformare).

18. Prin urmare, Comisia propune modificarea regulamentului actual pentru a permite introducerea unor mecanisme de piață în întreaga UE, cu condiția stabilirii unor garanții care să asigure transparența și o concurență nenedaturată, inclusiv o mai mare independență a coordonatorilor de sloturi orare. Aceasta va contribui la asigurarea faptului că sloturile orare sunt alocate transportatorilor care le pot utiliza cel mai bine. Mai multe măsuri suplimentare vor servi la ameliorarea utilizării sloturilor orare, asigurând în același timp o folosire corectă a acestei resurse limitate.
19. S-a estimat că, prin revizuirea actualului sistem de alocare, aeroporturile europene vor putea deservi până la 24 de milioane de pasageri suplimentari în fiecare an, ceea ce înseamnă beneficii economice în valoare de peste 5 miliarde EUR și crearea a până la 62 000 de locuri de muncă până în 2025 datorită unui sistem de alocare mai eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor²⁰.
- 2.2.3. *Găsirea unui echilibru între nivelul dorit de protecție împotriva zgomotului și necesitățile de transport și de mobilitate*
20. Deși aeronavele au devenit cu 75 % mai puțin zgomotoase în ultimii 30 de ani²¹, o mare parte a cetățenilor UE continuă să fie expuși la niveluri de zgomot ridicate care duc la efecte negative importante asupra sănătății. Pentru a asigura viabilitatea sectorului aviatic, la un număr de aeroporturi importante continuă să fie necesare măsuri care vizează impactul fonic. Acestea fiind spuse, măsurile privind zgomotul limitează nu numai capacitatea unui anumit aeroport, ci și sistemul aviatic în ansamblu, prin efectul de domino. În consecință, deciziile privind măsurile referitoare la zgomot și nivelul dorit de protecție împotriva zgomotului trebuie să asigure un echilibru adecvat cu implicațiile asupra capacității în ansamblu.
21. Prin urmare, Comisia propune modificări ale normelor actuale privind restricțiile de exploatare referitoare la zgomot, pentru a da autorităților posibilitatea să elimine treptat de pe aeroporturi aeronavele cu cel mai mare nivel de zgomot. De asemenea, aceasta va consolida procesul de evaluare a zgomotului în conformitate cu principiile abordării echilibrate a OACI în privința gestionării zgomotului, pentru a găsi combinația optimă a celor mai rentabile măsuri în vederea echilibrării necesităților de transport și de mobilitate cu nivelurile de protecție fonică. În fine, aceasta va permite Comisiei să controleze procesul de evaluare a zgomotului și, dacă este necesar, să suspende, înaintea implementării, decizia privind o restricție de exploatare referitoare la zgomot.
- 2.2.4. *Încurajarea investițiilor publice și private pentru finanțarea infrastructurilor aeroportuare la nivelul UE*
22. Este clar că doar optimizarea utilizării instalațiilor existente nu va fi suficientă. Aeroporturile trebuie să își modernizeze și să își dezvolte încontinuu instalațiile, dintr-o gamă variată de motive, de la folosirea unor aparate mai eficiente din punct de vedere energetic și mai ecologice, la măsuri de siguranță și de securitate, fiind, de

²⁰

Idem.

²¹

UE se află în avangarda dezvoltării de aeronave mai curate și mai silențioase. „Clean Sky”, în special, este una dintre cele mai ample inițiative ale UE în materie de cercetare, cu un buget estimat la 1,6 miliarde EUR pentru 7 ani. Acest parteneriat public-privat va accelera descoperirile tehnologice care urmează să fie introduse în flota de aeronave a viitorului.

asemenea, legate de cererea pieței. Cele mai costisitoare investiții sunt legate în general de extinderea capacității și aeroporturile europene prevăd că, deși au alocat un total de 120 de miliarde EUR pentru noi instalații între 2000 și 2015, această sumă este departe de a fi suficientă²².

23. Propunerea recent adoptată privind noile orientări TEN-T²³ introduce o rețea pe două niveluri: o rețea globală și o rețea centrală. Rețeaua globală va asigura accesibilitatea la nivel regional și către rețeaua centrală. Acesta din urmă va consta în părțile cele mai importante din punct de vedere strategic ale rețelei globale, pe baza conceptului de noduri multimodale (în special – dar nu exclusiv – orașe și conurbații mari). Ar trebui să fie realizată până cel târziu în 2030 și să devină coloana vertebrală a unui sistem european de transport integrat.
24. Rețeaua TEN-T de aeroporturi va fi constituită din peste 340 aeroporturi, cel puțin 82 dintre acestea urmând să facă parte din rețeaua centrală²⁴. Proiectele aeroportuare eligibile pentru finanțare vor viza conectarea aeroporturilor la calea ferată, optimizarea infrastructurii existente, sporirea capacității aeroporturilor și sprijinirea implementării cerului unic european, în special pentru desfășurarea SESAR. Fondurile structurale și de coeziune reprezintă un element esențial al politicii UE în domeniul infrastructurilor de transport și vor fi coordonate cu prioritățile TEN-T, respectând în același timp normele privind ajutoarele de stat.
25. În cadrul TEN-T, următoarele instrumente financiare vor contribui la dezvoltarea aeroporturilor: noul instrument integrat denumit „mecanismul Conectarea Europei” („Connecting Europe Facility” - CEF)²⁵ va sprijini proiectele de legătură între transportul aerian și cel feroviar pentru aeroporturile din rețeaua centrală precum și SESAR și cerul unic european; subvențiile pentru aeroporturile din rețeaua globală vor fi gestionate prin Fondul de coeziune și Fondul european de dezvoltare regională (FEDER). Pe lângă aceasta, pentru a ajuta la finanțarea CEF, Comisia a adoptat de asemenea termenii inițiativei „Project Bonds” Europa 2020, care va constitui unul dintr-o serie de instrumente de partajare a riscului la care ar putea apela mecanismul pentru a atrage finanțările private spre proiecte prioritare în toate sectoarele de transport.
26. În plus, proiectele aeroportuare pot beneficia și de alte instrumente de inginerie financiară finanțate de UE. Astfel, proiectele aeroportuare pot beneficia de „garanția de împrumut pentru proiectele TEN-T” („Loan Guarantee for TEN-T projects” - LGTT), care este un produs special conceput și administrat de Banca Europeană de Investiții pentru TEN-T. Un alt produs, denumit Fondul Marguerite, este un fond de investiții paneuropean care vizează să acționeze ca un catalizator pentru investițiile în infrastructură ce implementează principalele politici ale UE, inclusiv în sectorul aeroportuar. Per ansamblu, sprijinul UE va facilita accesul la piața de capital.

²² ACI-EUROPE, „An outlook for Europe’s airports”, 2010.

²³ COM(2011) 665.

²⁴ Pragul de finanțare a lucrărilor se va dubla de la 10 % la 20 % din costul total, în timp ce sprijinul pentru studii va fi în continuare de maximum 50 % din costul total.

²⁵ În perioada 2014-2020, mecanismul va alocă 31,7 miliarde EUR pentru transporturi, din care 10 miliarde EUR vor fi alocați special pentru investiții în infrastructura de transport din statele membre care pot beneficia de finanțare din Fondul de coeziune.

27. Mai mult, dat fiind caracterul competitiv al pieței aviatice, trebuie să se acorde atenție riscului de denaturare a concurenței de către finanțarea publică a infrastructurii aeroportuare. Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale, care au fost adoptate în 1994 și 2005, sunt în prezent în curs de revizuire²⁶. În acest sens, ar trebui să se analizeze coerența finanțării publice a aeroporturilor cu normele privind ajutoarele de stat. În timp ce anumite categorii de ajutor ar putea fi justificate, aceste ajutoare nu ar trebui să ducă la denaturarea nejustificată a concurenței.

3. PROVOCAREA LEGATĂ DE CALITATEA SERVICIILOR DIN AEROPORTURI

28. Aeroporturile sunt o interfață esențială între pasageri și companiile aeriene, iar calitatea serviciilor furnizate în aeroporturi este un factor determinant al experienței pasagerilor și companiilor aeriene. Pentru pasageri, aspectele cele mai importante ale experienței lor în aeroport includ cel mai probabil ușurința accesului la aeroport, obținerea rapidă a unor informații fiabile, procese simple de înregistrare a persoanelor și a bagajelor, timp scurt de așteptare și disponibilitatea imediată a personalului pentru a oferi sfaturi în caz că se întâmplă ceva neașteptat. Pentru aeroporturile mai mari este vorba de oferirea unei experiențe plăcute pentru pasageri, în contextul în care prelucrează în același timp mii de pasageri pe zi în cadrul unei infrastructuri supraaglomerate.
29. În ceea ce privește relația lor cu clienții companii aeriene, schimbările semnificative care au avut loc în sectorul transporturilor aeriene în ultimii 15 ani, datorită pieței aviatice europene și unei serii de acorduri privind serviciile aeriene încheiate cu parteneri cheie de la nivel global, au dus la transformarea aeroporturilor din simpli furnizori de infrastructură în adevărate modele de afaceri diversificate, care deservește o varietate de necesități ale pieței. Transportatorii de marfă, în special, au nevoi specifice de infrastructură logistică pentru sprijinirea operațiunilor lor bazate pe livrarea „la timp” a unor articole critice către întreprinderi din întreaga lume.
30. Reglementarea în acest domeniu ar trebui, bineînțeles, să ajute la îmbunătățirea calității serviciilor furnizate în aeroporturi, asigurând în același timp faptul că aeroporturile rămân în continuare mediile prospere și competitive care sunt astăzi. Pe lângă aceasta, în prezent pasagerii din Europa consideră ca de la sine înțeles să beneficieze de un nivel ridicat al siguranței și securității aviației, iar standardele esențiale în acest sens sunt de o importanță capitală.
- 3.1. Promovarea accesibilității și eficienței aeroporturilor prin intermediul legăturilor feroviare**
31. O cerință esențială pentru ca un aeroport să fie eficient este ca acesta să fie ușor accesibil. În timp ce aeroporturile mici pot raționaliza accesul la aeroport printr-o rețea bine organizată de servicii de transport cu autobuzul, calea ferată reprezintă o opțiune suplimentară viabilă pentru aeroporturile de o anumită dimensiune sau care

²⁶ Comisia a lansat o consultare publică a părților interesate, care a avut loc în perioada aprilie-iunie 2011, ca prim pas în procesul de revizuire. Răspunsurile au fost publicate la 18 octombrie 2011 și sunt disponibile pe site-ul web Europa.

au deja linii de cale ferată în vecinătatea terminalului. Există în principal trei tipuri de legături feroviare cu aeroporturile. Așa-numitele servicii „airport express” oferă o legătură sigură și directă între centrul orașului și aeroport, evitând ambuteiajele, eliberând drumurile de acces și reducând emisiile de CO₂. Aeroporturile mijlocii pot, de asemenea, exploata servicii regionale de transport feroviar. Acestea largesc zona deservită (fiind astfel necesare mai puține aeroporturi pentru a deservi o anumită zonă). Aeroporturile mari cu un număr considerabil de zboruri pe distanțe lungi se pot lega cu succes la liniile de cale ferată de mare viteză, care funcționează ca servicii de tip „feeder” și pot înlocui unele zboruri costisitoare pe distanțe scurte, eliberând astfel sloturi orare valoroase care pot fi utilizate pe piețe ce nu sunt deservite în prezent. Acest tip de serviciu este evident în avantajul pasagerilor, dar atunci când este corect implementat este, de asemenea, o soluție benefică pentru toate părțile interesate implicate: transportatori aerieni, operatori feroviari și aeroporturi.

32. Tendința evoluției transportului intermodal aerian-feroviar este clar pozitivă, pe măsură ce se semnează din ce în ce mai multe acorduri între transportatorii aerieni și operatorii feroviari, iar pasagerii se familiarizează cu aceste servicii. S-a estimat că aproximativ 23 de milioane de pasageri vor fi accesat în 2011 aeroporturile din UE prin intermediul unor sisteme feroviare din afara zonei lor metropolitane. Cu toate acestea, rămân încă numeroase obstacole, de la fragmentarea IT în interiorul sectorului feroviar la aspecte privind responsabilitățile juridice și operaționale, coordonarea graficelor de circulație, sisteme comune de emitere a biletelor, alocarea veniturilor etc.
33. Comisia va continua să promoveze dezvoltarea serviciilor de transport aerian-feroviar din diverse perspective, variind de la asistență financiară pentru infrastructurile intermodale (legarea principalelor aeroporturi din UE la rețeaua feroviară și rutieră TEN-T până în 2050), la grupuri de lucru care au ca scop reunirea tuturor părților interesate și la elaborarea unor standarde interoperabile privind informarea și emiterea de bilete prin intermediul normelor STI TAP²⁷ elaborate în prezent de Agenția Europeană a Căilor Ferate.

3.2. Îmbunătățirea serviciilor de handling la sol

34. Chiar dacă serviciile de handling la sol nu sunt întotdeauna vizibile, experiența pasagerilor atât în aeroporturi, cât și în aer depinde de calitatea serviciilor de handling la sol. Fie că este vorba de primirea corespunzătoare a pasagerilor la aeroport, de pregătirea corectă a aeronavei (de exemplu curățarea cabinei) sau de funcțiile vitale pentru operarea în condiții de siguranță a unui zbor (de exemplu degivrarea aeronavei), fără acestea nu se pot opera zboruri confortabile, fiabile, sigure și rentabile.
35. Directiva inițială din 1996 privind serviciile de handling la sol s-a concentrat în principal pe deschiderea accesului la piața serviciilor de handling la sol și a dus la apariția unor piețe din ce în ce mai dinamice în domeniu. Cu toate acestea, gradul de concurență în cazul serviciilor cu acces reglementat și regimul de acces variază încă în mod considerabil de la un stat membru la altul. În plus, ceea ce necesită atenție în

²⁷

Specificațiile tehnice de interoperabilitate privind aplicațiile telematice pentru călători.

prezent este asigurarea faptului că toate părțile lanțului aviatic funcționează adecvat, în beneficiul sistemului aviatic în ansamblu (abordarea „gate-to-gate” în aviație).

36. Cadrul juridic din 1996 nu mai este suficient. Serviciile de handling la sol nu sunt suficient de eficiente, din cauza unor bariere la intrarea pe piață și în calea extinderii. Mai mult, calitatea globală a serviciilor de handling la sol nu a ținut pasul cu necesitățile în continuă schimbare în ceea ce privește fiabilitatea, reziliența, siguranța, securitatea și performanța de mediu. În consecință, avantajele liberalizării sunt insuficient exploatate și nu sunt transferate integral către utilizatorii finali (și anume întreprinderile și cetățenii).
37. Deși sunt necesari pași suplimentari pentru a asigura accesul egal la piață, furnizarea de servicii de calitate depinde și de alți factori. Într-un sector care utilizează intens forța de muncă, precum cel al serviciilor de handling la sol, există aspecte sociale importante care trebuie luate în considerare. Sistemul de licitații afectează condițiile de lucru ale angajaților și încurajează fluctuațiile de personal. Cu toate acestea, cadrul juridic din sectorul serviciilor de handling la sol nu permite în prezent luarea de măsuri de atenuare în ceea ce privește transferul de personal de la operatorul anterior al serviciilor de handling la sol la unul nou, în afară de măsurile de protecție prevăzute deja în Directiva 2001/23/CE a Consiliului²⁸. Dezvoltarea și formarea continuă a personalului au un impact puternic asupra calității serviciului, însă actualul cadru legislativ nu abordează chestiunea formării profesionale a personalului. Mai mult, actuala situație economică dificilă duce la adoptarea de practici de economisire care se pot traduce în reducerea investițiilor în oameni, făcând astfel ca personalul să nu fie bine format din punct de vedere profesional. La rândul său, folosirea de personal care nu a beneficiat de o formare corespunzătoare sporește riscul de a furniza servicii de slabă calitate și scade nivelul de siguranță și de securitate al serviciilor de handling la sol.
38. Evenimentele importante care conduc la perturbări serioase ale zborurilor, precum criza provocată de cenușa vulcanică și căderile masive de zăpadă care au paralizat marile noduri aeroportuare, au arătat nevoia unei coordonări mai strânse a operațiunilor la sol în aeroporturile europene și a rețelei în ansamblu (rezolvând problema efectelor de domino), precum și a unei asistențe eficiente pentru pasagerii blocați. La aeroporturile mari, care sunt deosebit de importante pentru rețea, organismul de administrare a aeroportului ar trebui să se asigure că operațiunile la sol sunt coordonate, în special prin planuri de urgență și standarde minime de calitate. În plus, pentru ca pasagerii să își poată exercita drepturile, experiența a arătat că transportatorul trebuie să fie prezent sau reprezentat în aeroport. Acest lucru nu se întâmplă întotdeauna și, prin urmare, aeroporturile s-au confruntat cu situații dificile. Comisia va avea acest lucru în vedere în contextul unei revizui a Regulamentului (CE) nr. 261/2004²⁹, care va oferi, de asemenea, ocazia de a examina dacă sarcina financiară de acordare a ajutorului și asistenței ar trebui să fie suportată doar de

²⁸ Directiva 2001/23/CE a Consiliului din 12 martie 2011 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități (JO L 82, 22.3.2001).

²⁹ Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, 17.2.2004).

transportatorul aerian atunci când și alte părți sunt responsabile pentru întârziere sau anulare.

3.3. Tarifele de aeroport: creșterea transparenței și raportarea la costuri a tarifelor de aeroport și de securitate pentru companiile aeriene și pentru pasageri

39. Un acces echitabil la infrastructura aeroportuară, la un preț corect pentru companiile aeriene, este important pentru a avea un sistem aviatic eficient în ansamblu. În 2009 s-a realizat un pas important în Uniunea Europeană, odată cu adoptarea Directivei privind tarifele de aeroport, referitoare la standardele minime comune pentru stabilirea tarifelor percepute companiilor aeriene pentru utilizarea infrastructurii aeronautice necesare la operarea zborurilor.
40. Două obiective rămân de actualitate. Unul este implementarea directivei din 2009, care trebuia transpusă de statele membre până la 15 martie 2011. Comisia a început examinarea măsurilor naționale luate și va prezenta un raport Consiliului și Parlamentului European în 2013.
41. Al doilea obiectiv se referă la tarifele de securitate. Începând din 2002, legislația UE impune cerințe de securitate mai stricte asupra statelor membre și a aeroporturilor. În prezent, recuperarea costurilor aferente securității aviatice este reglementată la nivel național. Cu toate acestea, informarea pasagerilor cu privire la aceste costuri nu este întotdeauna adecvată, iar companiile aeriene nu sunt consultate în mod sistematic în toate aeroporturile din UE. Informarea și consultarea sunt esențiale pentru a garanta faptul că prețurile plătite de pasageri și de cetățeni sunt stabilite în mod transparent și corect. În plus, această situație împiedică existența unor condiții de concurență cu adevărat echitabile pentru aeroporturi și pentru transportatorii aerieni. Prin urmare, pentru asigurarea unei concurențe echitabile și nediscriminatorii și raportate strict la costuri. În 2009 a fost prezentată o propunere privind taxele de securitate, bazată pe abordarea aleasă pentru Directiva privind taxele de aeroport, cu scopul de a asigura faptul că taxele de securitate sunt raportate la costuri.

3.4. Revizuirea controalelor de securitate actuale din aeroporturile europene și elaborarea unei agende pentru viitor

42. Actualul cadru juridic al UE privind securitatea aviației³⁰ oferă UE un sistem de securitate robust. Însă controalele de securitate sunt adesea percepute ca o povară de pasageri, de industria aviației și de aeroporturi. Trebuie realizat un echilibru între sporirea securității și facilitarea călătoriilor.
43. Având în vedere acest lucru, interdicția actuală privind transportul lichidelor și gelurilor în bagajele de mână urmează să fie eliminată până în aprilie 2013: pasagerilor le va fi permis să ia lichide la bordul aeronavelor cu condiția ca acestea să fie supuse controlului de securitate în aeroporturi din UE³¹. Mai recent, scanerele de securitate care nu folosesc radiații ionizante au fost autorizate, în conformitate cu

³⁰ În special Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 din 16 decembrie 2002 și actele de punere în aplicare a acestuia.

³¹ Regulamentul (UE) nr. 720/2011 al Comisiei din 22 iulie 2011, JO L 193, 23.7.2011, p. 19-21.

condiții minime, ca metodă pentru controlul de securitate al pasagerilor³². Tehnologia în domeniul scanerelor cunoaște o evoluție rapidă și are potențialul de a facilita operațiunile de securitate atât pentru pasageri, cât și pentru aeroporturi – de exemplu prin reducerea controalelor manuale.

44. Comisia efectuează o analiză mai amplă cu privire la modul în care se poate ameliora securitatea aviației pe termen lung în beneficiul pasagerilor și al altor părți interesate. În general, o abordare mai degrabă „bazată pe risc” pentru stabilirea de măsuri de atenuare la nivelul UE reprezintă un concept care poate fi dezvoltat în continuare pentru controalele de securitate în cazuri în care, conform serviciilor de informații, riscul este mai mare. Un viitor sistem de securitate ar trebui să fie un sistem de calitate care să asigure un nivel ridicat de securitate și să mențină încrederea și acceptarea de către pasageri.

3.5. Îmbunătățirea siguranței operațiunilor aeroportuare

45. După cum se subliniază în planul de acțiune din 2007, utilizarea intensă a aerodromurilor și volumele mai mari de trafic necesită niveluri de siguranță mai ridicate.
46. UE a acționat cu hotărâre în acest domeniu, adoptând în 2009 Regulamentul (CE) nr. 1108/2009³³, prin care extindea activitățile normative, de standardizare și de analiză a siguranței ale Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA) la siguranța aerodromurilor. Aceasta înseamnă că aeroporturile vor fi în curând supuse unor cerințe de siguranță comune. În prezent sunt în lucru norme de securitate detaliate pentru aerodromuri, proiectele acestora urmând să fie publicate de AESA până la sfârșitul anului 2012, înainte de adoptarea finală de către Comisie. O mai bună coordonare a operațiunilor aeroportuare va reprezenta, de asemenea, o contribuție utilă la îmbunătățirea siguranței.

4. OBSERVATORUL COMUNITAR PENTRU CAPACITATEA AEROPORTURILOR: E TIMPUL SĂ TRECEM LA O VITEZĂ SUPERIOARĂ

47. Ca prim pas către implementarea planului de acțiune din 2007, Comisia a creat în 2008 un Observator comunitar pentru capacitatea aeroporturilor, ca forum consultativ pentru sensibilizare și pentru schimbul de date și pentru consilierea cu privire la implementarea planului de acțiune. S-a acordat prioritate unor chestiuni precum dezvoltarea unei metodologii de evaluare a capacității aeroportuare, un inventar al infrastructurii aeroportuare europene, aeroporturile în cadrul abordării „gate-to-gate” și intermodalitatea transportului aerian cu cel feroviar. În același timp, în alte cadre de politică s-au întreprins o serie de acțiuni. Anexa la prezenta comunicare oferă o prezentare generală a progreselor înregistrate până în prezent în raport cu cele cinci acțiuni-cheie care au fost identificate în planul de acțiune.
48. În lunile următoare, Comisia va revizui mandatul Observatorului, pentru a cuprinde și aspectele referitoare la calitate și la performanță. În plus, deoarece intenționează să

³² Regulamentul (UE) nr. 1141/2011 al Comisiei din 10 noiembrie 2011 și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1147/2011 al Comisiei din 11 noiembrie 2011.

³³ Regulamentul (CE) nr. 1108/2009, JO L 309, 24.11.2009, p.51.

monitorizeze mai îndeaproape evoluția capacității aeroportuare la nivelul UE, Comisia va însărcina Observatorul să actualizeze, până la sfârșitul anului 2012, studiul „Challenge of Growth” din 2008, folosind capacitatea tehnică și expertiza EUROCONTROL. Această actualizare ar trebui să contribuie, de asemenea, la îndeplinirea rolului operațional și strategic al administratorului de rețea nou-instituit. În funcție de rezultate, Comisia ar putea solicita statelor membre să elaboreze și să furnizeze strategii naționale privind capacitatea aeroportuară, luând în considerare toate implicațiile la nivel de rețea și, în special, necesitatea de a asigura succesul SES.

5. CONCLUZIE

49. În prezent, sectorul aviatic european este unul dintre sectoarele cele mai performante și mai dinamice ale economiei europene, iar aeroporturile europene joacă un rol central în lanțul aviatic. Aproape 800 de milioane de pasageri călătoresc în fiecare an cu avionul dinspre și către UE (o treime din piața mondială, aproape de trei ori mai mult decât la începutul anilor '90, când traficul aerian a fost liberalizat), făcând ca sectorul european al aviației să fie un lider mondial în domeniu.
50. Prin urmare, este extrem de important să se actualizeze acest model, acolo unde necesar, asigurându-i-se continuarea succesului. Companiile aeriene, aeroporturile, structurile de management al traficului aerian, prestatorii de servicii de handling la sol și de alte servicii de transport sunt interconectați în mod inseparabil și trebuie să coopereze într-un mod optimizat, astfel încât să continue să fie performanți în ceea ce privește mobilitatea, calitatea și reziliența. Aeroporturile înseși sunt extrem de interdependente din punct de vedere operațional și nu ar trebui luate în considerare izolat, ci mai degrabă ca parte a unei rețele europene de aeroporturi. Modernizarea rețelei europene de aeroporturi este esențială pentru strategia UE de creștere economică și pentru a asigura conectivitatea în interiorul UE și în afara acesteia, precum și pentru mobilitatea durabilă. Prin urmare, Comisia propune:
- revizuirea Regulamentului 95/93 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile Uniunii Europene;
 - abrogarea Directivei 96/67/CE și înlocuirea sa cu un regulament privind serviciile de handling la sol pe aeroporturile din UE;
 - abrogarea Directivei 2002/30/CE și înlocuirea sa cu un regulament privind restricțiile de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile din UE în cadrul unei abordări echilibrate.

ANEXA PRIVIND IMPLEMENTAREA PLANULUI DE ACȚIUNE

PLANUL DE ACȚIUNE 2007	PLANIFICARE	ACȚIUNE
Instituirea unui Observator		Instituirea unui Observator comunitar pentru capacitatea aeroporturilor în noiembrie 2008.
1) O MAI BUNĂ UTILIZARE A CAPACITĂȚII EXISTENTE A AEROPORTURILOR		
Mandatarea EUROCONTROL să elaboreze o metodologie și instrumente armonizate de evaluare a capacității aeroportuare.	Începutul anului 2007	Grupul de lucru 1 „Capacitate” a produs o listă de verificare formată din „cerințe funcționale” care pot fi luate în considerare la orice metodologie de evaluare a capacității.
Inventar de evaluare a capacităților la nivelul UE pentru sensibilizarea și informarea cu privire la nevoile de capacitate regionale.	2007	Grupul de lucru 1 „Capacitate” a elaborat un proiect de chestionar pentru a inventaria capacitatea aeroporturilor, care a fost apoi validat pe baza unui eșantion de aeroporturi. S-au primit răspunsuri de la 24 de state membre, referitor la 62 de aeroporturi.
Concordanță între sloturile orare ale aeroporturilor și planurile de zbor	2007 – 2008	Regulamentul (CE) nr. 255/2010 al Comisiei privind ATFM.
Impactul potențial al implementării în 2007 a raportului SES privind operațiunile aeroportuare.	Începând de la mijlocul anului 2007	Grupul de lucru 2 „Abordarea <i>gate-to-gate</i> ” a contribuit la propunerea Comisiei de regulament privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (reformarea Regulamentului 95/93).
Mandatarea EUROCONTROL să elaboreze normele de punere în aplicare privind introducerea CDM pentru aeroporturi la aeroporturile europene.	2008	Plan de acțiune comun privind A-CDM al ACI-EUROPE/EUROCONTROL/CANSO: implementat integral la 4 aeroporturi, în curs de implementare la încă 25 de aeroporturi.
2) O ABORDARE COERENTĂ A OPERAȚIUNILOR PRIVIND SIGURANȚA AERIANĂ		
Extinderea competențelor AESA la operațiunile aeroportuare.	Începutul anului 2008	S-a adoptat Regulamentul (CE) nr. 1108/2009, prin care se extind activitățile normative, de standardizare și de analiză a siguranței ale AESA la domeniul siguranței aerodromurilor. Activitățile de implementare a acestuia au început în 2010. În prezent, AESA elaborează și se consultă cu privire la normele de siguranță pentru aerodromuri.
Certificarea semnalului EGNOS/Galileo în spațiu și includerea exploatarei GNSS în Planul european de radionavigație.	Din 2008	Furnizorul de servicii EGNOS (ESSP) a fost certificat de autoritatea națională franceză în domeniul siguranței ca furnizor de servicii de navigație aeriană (în temeiul reglementărilor SES) în iulie 2010. Începând din 2012, AESA va prelua funcția de supraveghere a siguranței ESSP. Serviciul EGNOS de salvagardare a vieții (SoL) este disponibil începând din ianuarie 2011 și mai multe proceduri de aterizare bazate pe EGNOS au fost deja publicate în Franța.

Se așteaptă ca SESAR să includă în mod cuprinzător sistemul GNSS în procesele operaționale ATM.	2007	EGNOS este menționat în Planul general european pentru ATM ca un factor tehnologic care permite SESAR să suporte ameliorări operaționale în ceea ce privește îmbunătățirea capacităților de navigație și de aterizare.
3) PROMOVAREA COMBINĂRII MODURILOR DE TRANSPORT		
Promovarea și finanțarea infrastructurilor intermodale în cadrul programelor privind TEN-T și politica de coeziune europeană.	Începând din 2007	Grupul de lucru 3 „Intermodalitatea aerian-feroviar” elaborează în prezent o serie de recomandări bazate pe experiența practică și pe cele mai bune practici.
Sistem integrat de emitere a biletelor pentru transportul aerian și feroviar combinat.	Începutul anului 2007	În perioada 4 iulie-30 septembrie 2008 s-a desfășurat o consultare publică privind sistemul integrat de emitere a biletelor pentru transportul aerian și feroviar combinat. Lucrările privind sistemul de emitere a biletelor sunt realizate de AEF prin inițiativa STI TAP.
4) NOILE INFRASTRUCTURI TREBUIE ANALIZATE CU ATENȚIE		
Implementarea Directivei privind zgomotul	2007 – 2008	La 15 februarie 2008, Comisia a adoptat un raport referitor la implementarea Directivei 2002/30/CE.
5) DEZVOLTAREA ȘI IMPLEMENTAREA DE NOI TEHNOLOGII		
Implementarea mai rapidă a tehnologiilor mature precum funcțiile de supraveghere și de control A-SMGCS.	Începând din 2007	A se vedea cele de mai sus referitoare la A-CDM.
Instrumente și sisteme SESAR care vor spori considerabil capacitatea aeroporturilor.	2007 – 2013	În prezent, activitățile legate de aeroporturi reprezintă aproximativ 30 % din totalul activităților SESAR, peste 50 de proiecte fiind implementate în cadrul celor două pachete de lucru specifice aeroporturilor.