Parlamento europeo
2014-2019

Documento di seduta

A8-0021/2017

3.2.2017

RELAZIONE

su una strategia per l'aviazione in Europa
(2016/2062(INI))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Pavel Telička

Relatore per parere (*):
Ole Christensen, Commissione per l'occupazione e gli affari sociali

(*) Procedura con le commissioni associate – Articolo 54 del regolamento

INDICE

Pagina

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO 3

MOTIVAZIONE 16

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'OCCUPAZIONE E GLI AFFARI SOCIALI(*) 24

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA SICUREZZA ALIMENTARE 31

PARERE DELLA COMMISSIONE PER IL MERCATO INTERNO E LA PROTEZIONE DEI CONSUMATORI 36

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO 41

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

su una strategia per l'aviazione in Europa
(2016/2062(INI))

Il Parlamento europeo,

– vista la comunicazione della Commissione del 7 dicembre 2015 dal titolo "Una strategia per l'aviazione in Europa" (COM(2015)0598),

– visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 4, paragrafo 2, lettere b) e g), l'articolo 16 e i titoli VI e X,

– visto il protocollo (n. 2) del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità,

– visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 14 luglio 2016 sulla strategia per l'aviazione in Europa[1],

– vista la decisione della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale,

– vista la comunicazione della Commissione intitolata "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree" (2014/C 99/03),

– vista la comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (2016/C 262/01),

– visto il progetto di regolamento (UE) della Commissione recante modifica del regolamento (UE) n. 651/2014 che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato,

– vista la proposta, presentata dalla Commissione il 7 dicembre 2015, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio,

– viste le conclusioni della conferenza ad alto livello dal titolo "Un'agenda sociale per i trasporti" svoltasi il 4 giugno 2015 a Bruxelles[2],

– vista la sua risoluzione del 4 febbraio 2016 sulla condizione di insularità[3],

[1] CESE, AC TEN/581.
[2] https://ec.europa.eu/transport/media/events/event/high-level-conference-2015-social-agenda-transport_en
[3] Testi approvati, P8_TA(2016)0049.

– visto l'esito della 39ª sessione dell'Assemblea dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO), svoltasi nel 2016,

– visto il Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo

– vista la sua risoluzione dell'11 novembre 2015 sull'aviazione[1],

– vista la sua risoluzione del 29 ottobre 2015 sull'assegnazione, da parte della Conferenza mondiale delle radiocomunicazioni, tenutasi a Ginevra dal 2 al 27 novembre 2015 (WRC-15), della banda dello spettro radio necessaria per sostenere il futuro sviluppo di una tecnologia satellitare per l'impiego di sistemi di monitoraggio globale dei voli[2],

– vista la sua risoluzione del 7 giugno 2011 sugli accordi aerei internazionali nel quadro del trattato di Lisbona[3],

– vista la sua risoluzione del 25 aprile 2007 sull'istituzione di uno spazio aereo comune europeo[4],

– vista la sua posizione definita in prima lettura il 12 marzo 2014 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione)[5],

– vista la sua posizione definita in prima lettura il 12 marzo 2014 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea[6],

– vista la sua posizione definita in prima lettura il 5 febbraio 2014 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli[7],

– vista la sua posizione definita in prima lettura il 12 dicembre 2012 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea (rifusione)[8],

– vista la sua risoluzione del 29 ottobre 2015 sull'uso sicuro dei sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS), noti comunemente come veicoli aerei senza equipaggio (UAV -

[1] Testi approvati, P8_TA(2015)0394.
[2] Testi approvati, P8_TA(2015)0392.
[3] Testi approvati, P7_TA(2011)0251.
[4] Testi approvati, P6_TA(2007)0153.
[5] Testi approvati, P7_TA(2014)0220.
[6] Testi approvati, P7_TA(2014)0221.
[7] Testi approvati, P7_TA(2014)0092.
[8] Testi approvati, P7_TA(2012)0495.

Unmanned aerial vehicles), nel settore dell'aviazione civile[1],

– vista la sua risoluzione del 2 luglio 2013 sulla politica estera dell'UE in materia di aviazione – Affrontare le sfide future[2],

– viste le conclusioni del vertice sull'aviazione europea, svoltosi all'aeroporto di Schiphol (Paesi Bassi) il 20 e 21 gennaio 2016[3],

– vista la convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944,

– visto l'articolo 52 del suo regolamento,

– visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per l'occupazione e gli affari sociali, della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori (A8-0021/2017),

A. considerando che il fine ultimo della politica dell'UE nel settore dei trasporti è servire gli interessi delle imprese e dei cittadini europei, offrendo una connettività sempre maggiore e garantendo il più elevato livello di sicurezza possibile, intesa anche come security, e mercati senza barriere;

B. considerando che norme di sicurezza elevate dovrebbero rimanere uno degli obiettivi primari nella ricerca della competitività nel trasporto aereo;

C. considerando che il mercato unico dell'aviazione dell'UE è uno degli esempi di maggior successo della liberalizzazione regionale del trasporto aereo, che ha fortemente contribuito a raggiungere livelli di connettività aerea senza precedenti, ampliando le opportunità di viaggio in Europa e altrove e riducendo al contempo i prezzi; che il settore dell'aviazione costituisce una parte fondamentale della rete di trasporto europea, è indispensabile per garantire la connettività e la coesione territoriale all'interno dell'UE e in tutto il mondo; che la distanza e l'isolamento delle regioni ultraperiferiche non lasciano alternative al trasporto aereo, a differenza del caso di altre regioni più centrali e ben integrate; che il sostegno all'incremento del livello di connettività aerea non dovrebbe essere finalizzato esclusivamente allo sviluppo delle rotte, ma anche a garantire un'adeguata qualità dei collegamenti in termini di frequenza dei voli, offerta delle destinazioni e comodità degli orari;

D. considerando che il settore dell'aviazione rappresenta un fattore con effetto moltiplicatore per la crescita e l'occupazione e costituisce un importante pilastro dell'economia dell'UE, promuovendo l'innovazione, il commercio e la qualità dei posti di lavoro, il che apporta significativi benefici diretti e indiretti per i cittadini; che l'incremento del traffico aereo e la disponibilità e la varietà dei collegamenti aerei favoriscono la crescita economica, confermando il ruolo di catalizzatore svolto dal trasporto aereo per lo sviluppo economico; che gli aeroporti regionali e locali svolgono altresì un ruolo significativo per lo sviluppo delle regioni, potenziandone la

[1] Testi approvati, P8_TA(2015)0390.
[2] Testi approvati, P7_TA(2013)0290.
[3] https://english.eu2016.nl/documents/reports/2016/01/20/report-aviation-summit-2016

competitività e agevolando l'accesso al turismo;

E. considerando che i settori del trasporto aereo, degli aeroporti e dell'industria manifatturiera correlata generano nell'Unione 4,7 milioni di posti di lavoro direttamente (1,9 milioni) e indirettamente (2,8 milioni); che ulteriori 917°000 posti di lavoro altrove nell'economia globale sono sostenuti dal settore europeo dell'aviazione; che la natura mobile e transnazionale dell'aviazione rende difficile individuare gli abusi sociali e l'elusione delle norme del lavoro, il che significa che è impossibile affrontare i problemi esclusivamente a livello nazionale; che recenti studi dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) indicano un deterioramento delle condizioni di lavoro nel settore dell'aviazione; che una più ampia diversificazione dei contratti può fungere da strumento per conseguire una maggiore flessibilità, ma può anche essere utilizzata in modo improprio per cercare norme più vantaggiose al fine di evitare di pagare gli oneri sociali;

F. considerando che l'assenza di un'attuazione adeguata della legislazione dell'UE e la mancanza di volontà politica in seno al Consiglio impediscono al settore dell'aviazione di esprimere appieno il suo potenziale, compromettendone di conseguenza la competitività e comportando costi maggiori a carico delle imprese, dei passeggeri e dell'economia;

G. considerando che in un settore basato sulla tecnologia, sulla ricerca e sull'innovazione, che richiede sia investimenti su vasta scala che un'infrastruttura sviluppata, il successo di una strategia dipende dalla capacità di adottare una visione a lungo termine con una pianificazione appropriata degli investimenti e di tenere conto pienamente di tutte le modalità di trasporto;

H. considerando che il trasporto aereo svolge un ruolo cruciale per raggiungere gli obiettivi climatici tramite l'adozione di misure volte a ridurre le emissioni di gas serra;

I. considerando che, sebbene la costituzione di blocchi funzionali di spazio aereo sia prevista dal cielo unico europeo, ad oggi si registrano notevoli ritardi nell'attuazione di tali FAB; che la Commissione stima, pertanto, in circa cinque miliardi di euro l'anno le perdite dovute alla mancanza di progressi in tal senso

J. considerando che la sicurezza rappresenta una delle sfide con cui l'aviazione deve più direttamente confrontarsi;

1. accoglie con favore la comunicazione della Commissione su una strategia per l'aviazione in Europa e gli sforzi da essa profusi per individuare fonti che consentano di stimolare il settore tramite nuove opportunità di mercato e l'eliminazione delle barriere, come pure la sua proposta di affrontare e anticipare le nuove sfide sulla base di una visione europea comune, sviluppando quadri normativi moderni; ritiene che, in una prospettiva più a lungo termine, dovrebbe essere adottato un approccio più olistico e ambizioso onde fornire gli impulsi necessari per un settore europeo dell'aviazione adeguato alle esigenze future e competitivo;

2. ritiene che la sicurezza costituisca il principio guida per la strategia per l'aviazione in Europa e che debba essere continuamente migliorata; accoglie con favore, pertanto, il riesame del regolamento di base (CE) n. 216/2008 dell'AESA (Agenzia europea per la

sicurezza aerea), il cui scopo è quello di raggiungere il massimo livello di sicurezza nell'aviazione; invita la Commissione e il Consiglio, a tal proposito, a fornire all'AESA un organico e risorse sufficienti per assicurare norme di sicurezza elevate e per rafforzare il suo ruolo sulla scena internazionale;

3. sollecita il Consiglio e gli Stati membri a progredire rapidamente su altri dossier fondamentali, attualmente in stallo, quali la rifusione del regolamento sull'attuazione del cielo unico europeo (SES2+) e la revisione del regolamento sull'assegnazione delle bande orarie e dei regolamenti sui diritti dei passeggeri aerei; invita la Commissione a riconsiderare le iniziative in corso e a proporre alternative sostenibili per eliminare le carenze del settore dell'aviazione derivanti dall'attuazione tardiva e incompleta della legislazione dell'UE, come il cielo unico europeo (CEU); sottolinea che per assicurare chiarezza e certezza del diritto, la pubblicazione degli orientamenti, benché sia utile, non sostituisce la corretta revisione delle normative esistenti;

4. sottolinea che i dossier sull'aviazione bloccati in seno al Consiglio sono finalizzati a dotare l'UE di una migliore certezza giuridica, di un quadro rafforzato per la protezione dei diritti dei passeggeri aerei, di un uso più efficiente e razionale dello spazio aereo dell'UE e di migliori disposizioni per l'attuazione del cielo unico europeo, tutti elementi essenziali per la realizzazione della strategia per l'aviazione; chiede al Consiglio di adottare le misure opportune per avanzare nei negoziati su tali fascicoli;

Dimensione internazionale della strategia per l'aviazione

5. accoglie con favore la proposta della Commissione di rivedere il regolamento (CE) n. 868/2004, al fine di affrontare il problema delle prassi sleali, tra cui gli aiuti di stato inaccettabili, che non sono né appropriate né efficaci, facendo quindi piena luce sui principali timori relativi alle potenziali distorsioni della concorrenza secondo le norme europee; sottolinea, tuttavia, che né una tendenza inaccettabile verso il protezionismo né, da sole, misure volte a garantire una concorrenza leale possono assicurare la competitività del settore dell'aviazione nell'UE;

6. ritiene che il settore dell'aviazione europeo, sebbene stia affrontando una maggiore pressione da parte di nuovi concorrenti, molti dei quali hanno utilizzato il trasporto aereo come strumento strategico per lo sviluppo internazionale, potrà affermarsi in un contesto globale competitivo se continuerà a consolidare e sviluppare i suoi punti di forza, quali le elevate norme di sicurezza, intesa anche come security, il ruolo dell'AESA, la posizione geografica, un'industria innovativa e gli obiettivi sociali e ambientali; è del fermo parere che la concorrenza di paesi terzi, se leale, dovrebbe essere considerata come un'opportunità per sviluppare ulteriormente un modello di aviazione europeo innovativo che possa offrire una risposta univoca e competitiva alle specificità dei concorrenti;

7. ritiene che la possibilità di attrarre investimenti esteri sia importante per la competitività delle compagnie aeree dell'UE e non dovrebbe essere ostacolata; accoglie con favore, pertanto, l'intenzione della Commissione di emettere orientamenti volti a chiarire le norme in materia di proprietà e controllo, stabilite dal regolamento (UE) n. 1008/2008, con particolare riferimento ai criteri relativi al "controllo effettivo", al fine di assicurare

l'efficacia di tali norme;

8. accoglie con favore l'iniziativa di negoziare gli accordi di trasporto aereo a livello dell'UE e gli accordi bilaterali in materia di sicurezza aerea con i paesi terzi che rappresentano mercati emergenti e strategici (Cina, Giappone, ASEAN, Turchia, Qatar, Emirati Arabi Uniti, Armenia, Messico, Cina, Bahrein, Kuwait, Oman e Arabia Saudita) e incoraggia trattative rapide e costruttive; ricorda che il nuovo accordo dovrebbe essere attuato e applicato correttamente da tutte le parti e deve includere una clausola sulla concorrenza leale sulla base delle norme internazionali (ICAO, ILO) invita la Commissione e il Consiglio, in conformità dell'articolo 218 TFUE, a coinvolgere pienamente il Parlamento in tutte le fasi dei negoziati;

9. invita la Commissione a subordinare la negoziazione di accordi sull'aviazione con paesi terzi al rispetto da parte di questi ultimi di norme elevate in materia di sicurezza, all'esistenza di norme occupazionali e sociali adeguate e alla partecipazione allo strumento di protezione climatica basato sul mercato per le emissioni del trasporto aereo, nonché ad assicurare, nel quadro degli accordi sull'aviazione, un accesso paritario al mercato, pari condizioni per i rapporti di proprietà e pari condizioni di concorrenza basate sulla reciprocità;

10. chiede alla Commissione di concludere rapidamente i negoziati in corso e in futuro di avviare nuovi dialoghi sull'aviazione con altri partner strategici del settore; sottolinea che gli accordi in materia di servizi aerei contribuiscono altresì alla promozione del progresso tecnologico, nonché all'attuazione e al rafforzamento di altre politiche europee, quale la politica di vicinato;

Consolidamento del mercato unico dell'UE nel settore dell'aviazione

11. ricorda che lo spazio aereo rientra anch'esso nel mercato unico dell'UE e che qualsiasi frammentazione derivante dal suo utilizzo inefficiente come pure da pratiche nazionali divergenti (riguardanti, ad esempio, le procedure operative, le tasse, i prelievi, etc.) causa tempi di volo più lunghi, ritardi, maggiori consumi di carburante, emissioni di C02 più elevate oltre a ripercuotersi negativamente sul resto del mercato e ostacolare la competitività dell'Unione;

12. osserva che l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 551/2004 prevede, fatta salva la sovranità degli Stati membri, l'istituzione di un'unica regione di informazione di volo europea nello spazio aereo superiore (EUIR)e invita la Commissione ad attuare tale progetto poiché ciò consentirà di superare le strozzature regionali e di garantire la continuità dei servizi aerei nelle zone più intense di traffico aereo in caso di circostanze impreviste o interruzioni del servizio; ritiene che l'EUIR consentirà la graduale istituzione dell'autostrada transeuropea del cielo, che rappresenterebbe un ulteriore passo avanti verso il completamento del cielo unico europeo e una gestione efficiente in termini di costi dello spazio aereo dell'UE; plaude ai progressi già realizzati nella gestione del traffico aereo con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e ridurre i costi e le emissioni, in particolare grazie al lavoro del gestore della rete, e invita gli Stati membri a completare i blocchi funzionali di spazio aereo senza ulteriore indugio al fine di avanzare nel raggiungimento degli obiettivi relativi al cielo unico europeo;

13. crede fermamente che il settore dell'aviazione debba basarsi completamente su

tecnologie satellitari europee, quali EGNOS e Galileo, che consentono procedure di navigazione e approccio più sicure ed efficienti permettendo, nel contempo, la piena attuazione del progetto di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo (SESAR); insiste pertanto sulla necessità di un'ampia applicazione di queste tecnologie; osserva che per assicurare l'adeguata attuazione di SESAR e al fine di conseguire un'interoperabilità globale, dovrebbe essere stanziato un bilancio specifico e ambizioso (distinto dal bilancio per il meccanismo per collegare l'Europa (CEF)) per la sua attuazione;

14. prende atto del volume di traffico aereo, che è attualmente considerevole e che, secondo le previsioni, è destinato a crescere nei prossimi anni, come pure dei vincoli legati alla capacità degli aeroporti europei di ospitare circa 2 milioni di voli entro il 2035; sottolinea che ciò richiederà un utilizzo efficiente e coordinato della capacità degli aeroporti e dello spazio aereo, al fine di attenuare la congestione;

15. sottolinea l'importanza fondamentale del settore dell'aviazione per la crescita, la creazione di occupazione e lo sviluppo del turismo; sottolinea che gli aeroporti regionali e di piccole dimensioni svolgono un ruolo chiave nel promuovere la connettività, la coesione territoriale, l'inclusione sociale e la crescita economica, soprattutto per le regioni ultraperiferiche e insulari; osserva, a tal proposito, che occorre una pianificazione strategica del sistema aeroportuale europeo, che consentano di identificare la capacità attuale, la domanda prevista, le strozzature presenti e le necessità infrastrutturali future a livello europeo e di mantenere l'accesso dei cittadini dell'UE ai servizi dell'aviazione;

16. riconosce la lacuna significativa nell'ambito della connettività all'interno dell'UE, caratterizzata da un numero ridotto di connessioni aeree in alcuni parte dell'Unione, e l'importanza della connettività regionale (comprese le aree geografiche escluse dalla TEN-T); incoraggia la Commissione a continuare a monitorare a connettività aerea all'interno dell'UE e ad adottare misure in merito;

17. ritiene che molti dei significativi ostacoli alla crescita, sia nell'aria che a terra (ad esempio crisi di capacità, sottoutilizzo e utilizzo eccessivo delle infrastrutture, diversi fornitori di servizi di navigazione aerea o investimenti limitati), come pure le lacune nell'ambito della connettività aerea tra diverse regioni dell'UE, possano essere superati considerando la connettività come uno degli indicatori principali a tutti i livelli (nazionale, europeo e internazionale) in sede di valutazione e pianificazione delle azioni nel settore;

18. ritiene che la connettività non dovrebbe riguardare solamente il numero, la frequenza e la qualità dei servizi di trasporto aereo, ma dovrebbe essere invece valutata all'interno di una rete di trasporto moderna e integrata e dovrebbe comprendere anche altri criteri, quali il tempo, la continuità territoriale, l'aumento dell'integrazione della rete, l'accessibilità, la disponibilità di alternative di trasporto, l'accessibilità economica e i costi ambientali, al fine di riflettere l'effettivo valore aggiunto di una tratta; invita, pertanto, la Commissione a valutare la possibilità di sviluppare un indicatore dell'UE sulla base di altri indici esistenti e sul lavoro preparatorio già svolto da Eurocontrol e dall'Osservatorio aeroportuale;

19. ritiene che tale tipologia di indice di connettività, che include un'analisi dei costi e

benefici, dovrebbe considerare le connessioni aere da un prospettiva ampia, senza compromettere l'obiettivo di coesione territoriale dell'UE, che sarà migliorata grazie ai futuri orientamenti interpretativi della normativa sugli oneri di servizio pubblico; sottolinea che tale indice può contribuire agli interessi della pianificazione strategica complessiva, al fine di evitare sprechi del denaro dei contribuenti operando una distinzione tra le opportunità economicamente realizzabili e i progetti non redditizi, in modo tale, tra le altre cose, da poter favorire una specializzazione redditizia degli aeroporti, compresi i raggruppamenti o le reti di aeroporti, evitare che vi siano aeroporti "fantasma" in futuro e assicurare l'utilizzo efficiente della capacità aereoportuale e dello spazio aereo, e altresì individuando soluzioni intermodali, sostenibili ed efficienti in termini di costi;

20. ritiene che debbano essere sfruttati i benefici della complementarietà tra tutte le modalità di trasporto senza distinzioni al fine di migliorare la mobilità e realizzare una rete di trasporto resiliente nell'interesse degli utenti, nell'ambito sia del trasporto passeggeri che merci; osserva che l'intermodalità, consentendo un cambio di modalità, rappresenta l'unico modo per assicurare lo sviluppo dinamico e sostenibile di un settore dell'aviazione dell'UE competitivo; sottolinea che l'intermodalità consente un uso più efficiente delle infrastrutture, ampliando e tenendo in considerazione i bacini di utenza degli aeroporti ed evitandone la sovrapposizione, il che libererebbe altresì bande orarie e contribuirebbe alla creazione di un ambiente favorevole per il commercio, il turismo e le operazioni di trasporto merci; riconosce i successi ottenuti in questo settore attraverso l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e di quella aeroportuale e incoraggia ulteriori progressi in tale ambito;

21. ribadisce che i corridoi TEN-T rappresentano l'elemento portante per lo sviluppo di opzioni multimodali in cui gli aeroporti costituiscono i poli principali; deplora che le iniziative multimodali in tutta Europa siano frammentate e poco numerose; sottolinea la necessità di collegamenti rapidi, efficaci e a portata di utente tra le reti di trasporto urbane e le infrastrutture aeroportuali; invita sia la Commissione che gli Stati membri ad accordare una maggiore priorità all'obiettivo della multimodalità nell'ambito dei corridoi TEN-T eliminando, nel contempo, le strozzature; invita la Commissione a presentare tempestivamente le sue proposte per un approccio multimodale e interoperabile ai trasporti, in cui il settore dell'aviazione sia pienamente integrato, e invita gli Stati membri a utilizzare meglio gli strumenti finanziari a loro disposizione al fine di promuovere le connessioni intermodali;

22. ritiene che, al fine di promuovere l'attrattività del trasporto intermodale in tutta Europa, dovrebbero essere offerti a tutti i passeggeri (incluse le persone con modalità ridotta) soluzioni senza barriere, informazioni in tempo reale e soluzioni integrate (ad esempio, un sistema biglietteria integrata); osserva che i progetti finanziati dall'UE hanno dimostrato la fattibilità tecnica dello sviluppo di sistemi di informazione e di biglietteria multimodali; invita pertanto la Commissione a sostenerne l'effettiva messa a disposizione di tali servizi ai passeggeri di tutta l'UE;

23. ritiene che gli operatori dei trasporti e i fornitori di servizi si impegneranno nella ricerca di soluzioni intermodali e multimodali se sarà istituito un quadro normativo dell'UE che garantirà chiarezza e certezza giuridica in materia di diritti dei passeggeri, responsabilità, ritardi e cancellazioni, i controlli di sicurezza e le norme relative ai dati

aperti e alla condivisione dei dati; invita la Commissione ad agire a tal proposito;

24. osserva che i finanziamenti sia pubblici che privati nel settore dell'aviazione sono fondamentali per garantire la coesione territoriale, stimolare l'innovazione e mantenere o riconquistare la leadership europea del nostro settore; ricorda che tutti i finanziamenti devono essere conformi agli orientamenti dell'UE in materia di aiuti di Stato e alla legislazione in materia di concorrenza; sottolinea che nella concessione di aiuti pubblici è necessario assicurarsi dell'efficacia e dell'adeguatezza degli investimenti;

25. invita la Commissione e gli Stati membri, conformemente agli orientamenti della Commissione sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C 99/03) e alla comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (2016/C 262/01), a mantenere una strategia a lungo termine al fine di affrontare, da un lato, il numero eccessivo di aeroporti in perdita nelle regioni in cui sono disponibili altre modalità di trasporto e, dall'altro, il contributo degli aeroporti secondari allo sviluppo, alla competitività e all'integrazione delle regioni dell'UE;

26. osserva l'importanza di un quadro normativo favorevole che consenta agli aeroporti di attirare e mobilitare investimenti privati; ritiene che la valutazione, da parte della Commissione, della direttiva sui diritti aeroportuali, congiuntamente a consultazioni efficaci con le compagne aeree e gli aeroporti, dovrebbe contribuire a chiarire se le attuali disposizioni sono uno strumento efficace per promuovere la concorrenza a fronte del rischio di abuso di potere monopolistico e per promuovere gli interessi dei consumatori europei nonché incoraggiare la concorrenza, oppure se è necessaria una riforma; riconosce il contribuito delle entrate non provenienti dal settore aeronautico alla redditività commerciale degli aeroporti;

27. osserva che nella sua strategia per l'aviazione, pubblicata nel dicembre 2015, la Commissione ha annunciato una valutazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio sui servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE; sostiene l'inclusione dell'assistenza a terra nella sfera di competenza dell'AESA al fine di coprire l'intera catena della sicurezza dell'aviazione;

Strategia per l'aviazione: le prospettive

28. ritiene che l'intera catena del valore dell'aviazione abbia il potenziale per diventare un settore strategico per gli investimenti, che deve essere sfruttato maggiormente tramite la definizione di obiettivi a lungo termine e la concessione di incentivi alle iniziative intelligenti che rispondono a obiettivi quali aeroporti o aeromobili più verdi, riduzione del rumore, collegamento fra strutture aeroportuali e trasporti pubblici; invita la Commissione e gli Stati membri a studiare ulteriori misure per promuovere tali iniziative, anche tramite l'utilizzo efficace del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), e a continuare a promuovere e finanziare programmi quali Clean Sky e SESAR; sottolinea che l'industria aeronautica dà un contributo significativo alla competitività nel settore dell'aviazione dell'UE, poiché fornisce un importante sostegno alla promozione di tecnologie più pulite e contribuisce alla realizzazione del progetto SESAR;

29. prende atto delle emissioni di CO2 generate dal settore dell'aviazione; sottolinea l'ampio

ventaglio di azioni già intraprese e da intraprendere per pervenire a una riduzione delle emissioni di carbonio e di CO2, sia tecnicamente tramite lo sviluppo di combustibili alternativi e velivoli più efficienti sia politicamente tramite il rispetto degli accordi internazionali; accoglie con favore l'accordo raggiunto dalla 39ª assemblea dell'ICAO il 6 ottobre 2016 con l'adozione di una misura mondiale basata sul mercato (GMBM) per ridurre le emissioni del trasporto aereo internazionale e l'impegno assunto da 65 Stati a partecipare alla fase volontaria entro il 2027, il che significa che circa l'80 % delle emissioni al di sopra dei livelli del 2020 sarà compensato dal programma fino al 2035; ricorda l'importanza di mantenere oltre il 31 dicembre 2016 la deroga concessa nel quadro del sistema di scambio di quote di emissione (ETS) alle emissioni prodotte dai voli che collegano un aeroporto situato in una regione ultraperiferica ai sensi dell'articolo 349 TFUE; plaude all'intenzione della Commissione di riesaminare le misure adottate dall'UE per ridurre le emissioni di CO2 provenienti dal settore dell'aviazione alla luce di tale accordo;

30. è del parere che, tenendo conto altresì del pacchetto della Commissione sull'economia circolare, sia opportuno incoraggiare altre iniziative volte a migliorare la capacità ambientale e a ridurre le emissioni e il rumore correlati alle attività operative da, verso e presso gli aeroporti, ad esempio utilizzando combustibili rinnovabili (ad esempio, biocombustibili), sviluppando sistemi efficienti per il riciclo certificato rispettoso dell'ambiente, smantellando e riutilizzando i velivoli, promuovendo gli "aeroporto verdi" e gli "itinerari verdi per gli aeroporti" e realizzando la gestione logistica più efficiente;

31. chiede che le migliori pratiche sulla riduzione delle emissioni nel settore siano raccolte e diffuse, tenendo a mente che le norme ambientali elevate devono essere mantenute e potenziate nel tempo per garantire lo sviluppo sostenibile dell'aviazione;

32. esorta la Commissione e gli Stati membri a controllare in modo rigoroso le nuove procedure in vigore dal giugno 2016 per l'abbattimento del rumore e per la riduzione delle emissioni di particelle ultrafini prodotte dai gas di scarico dei velivoli in decollo da aeroporti in prossimità di città e centri abitati, al fine così di migliorare la qualità della vita e soprattutto dell'aria;

33. riconosce il costo considerevole delle misure di sicurezza; sottolinea che le sfide poste al settore dell'aviazione nel campo della sicurezza, incluse la sicurezza informatica, sono destinate ad aumentare ulteriormente in futuro, rendendo pertanto necessaria la transizione immediata a un approccio maggiormente basato sui dati di intelligence e sul rischio e a un sistema di sicurezza reattivo, che migliori la sicurezza delle strutture degli aeroporti e consenta un adeguamento all'evoluzione delle minacce senza reagire costantemente con nuove misure o spostando semplicemente il rischio senza ridurlo;

34. accoglie con favore la proposta della Commissione di un sistema di certificazione UE per le apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione insiste sulla necessità di un'attuazione coerente della regolamentazione vigente per quanto riguarda l'assunzione e la formazione del personale; invita la Commissione ad esaminare la possibilità di approfondire il concetto di controllo di sicurezza unico e di sviluppare un sistema dell'UE di controllo preventivo che consenta ai viaggiatori dell'Unione preregistrati di passare i controlli di sicurezza in modo più efficiente; esorta gli Stati membri a

impegnarsi a condividere sistematicamente le informazioni di intelligence e a scambiarsi le migliori prassi in materia di sistemi di sicurezza aeroportuale;

35. prende atto della relazione ad alto livello sulle zone di conflitto e invita la Commissione e gli Stati membri a garantire che le raccomandazioni in essa contenute siano attuate, compresa la condivisione delle informazioni, al fine di assicurare lo sviluppo di una valutazione del rischio dell'UE e la capacità di condividere informazioni in modo veloce; sottolinea inoltre che si dovrà continuare ad affrontare i problemi di sicurezza derivanti dai voli militari non cooperativi senza transponder attivi;

36. ritiene che l'innovazione sia una condizione preliminare per un'industria europea dell'aviazione competitiva; osserva che, rispetto ad altre modalità di trasporto, il settore dell'aviazione sta già sfruttando in misura molto più considerevole i benefici offerti dalla digitalizzazione, dalle tecnologie dell'informazione e della comunicazione e dai dati aperti e incoraggia il settore a continuare a svolgere un ruolo di primo piano in questo processo, assicurando nel contempo la concorrenza leale, l'interoperabilità dei sistemi e la neutralità e la trasparenza dell'accesso a informazioni chiare e concise per tutti i consumatori, come ad esempio i consumatori che acquistano un intero viaggio o le compagnie di trasporto che partecipano a operazioni di trasporto aereo di merci; accoglie con favore la proposta della Commissione per un progetto relativo ai megadati nel settore dell'aviazione e chiede chiarimenti in merito alla sua attuazione;

37. ricorda l'indagine ("sweep") eseguita nel 2013 dalla Commissione e dagli organismi nazionali di applicazione sui siti web che offrono servizi di viaggio in tutta l'Unione; osserva che tale operazione ha rivelato problemi significativi per oltre due terzi dei siti web controllati; chiede alla Commissione di riferire in modo più completo in merito ai progressi compiuti al fine di assicurare la conformità dei siti web che offrono servizi di viaggio al diritto dell'UE e in merito ai suoi futuri piani di attuazione in quest'area, per quanto riguarda la vendita di biglietti aerei sia "online" che "offline"; ricorda che i consumatori devono sempre poter contare su una procedura per presentare reclami agli operatori e per chiedere un rimborso; ritiene che tale procedura dovrebbe essere messa a disposizione in modo tale da non dissuadere i consumatori dall'esercizio dei propri diritti e dovrebbe essere chiaramente indicata ai consumatori; invita la Commissione a collaborare strettamente con gli organismi nazionali di applicazione per assicurare che gli operatori rispettino tali requisiti;

38. accoglie con favore l'innovazione e lo sviluppo economico che possono essere promossi dall'ulteriore sviluppo dell'uso civile dei sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS); rileva che il mercato dei sistemi aerei a pilotaggio remoto si sviluppa velocemente e che questo tipo di aeromobili è impiegato in maniera sempre più diffusa a scopi privati, per fini commerciali e da parte delle autorità pubbliche per l'esercizio delle loro prerogative; sottolinea l'urgenza della rapida adozione di un quadro normativo chiaro, proporzionato, armonizzato e basato sul rischio per i RPAS, al fine di stimolare gli investimenti e l'innovazione nel settore e di sfruttare appieno il suo enorme potenziale, mantenendo nel contempo le norme di sicurezza più elevate possibili;

39. ricorda che la regolamentazione del settore dell'aviazione dovrebbe tener conto delle esigenze specifiche dell'aviazione generale, prevedendo soluzioni individuali di trasporto aereo e attività sportive aeree;

Agenda sociale della strategia per l'aviazione

Base di servizio

40. riconosce la necessità di chiarire il criterio della "base di servizio" e la definizione di "sede di attività principale", al fine di garantire che siano applicati in modo coerente ed efficace e prevenire l'utilizzo di bandiere di comodo e di pratiche volte a cercare la giurisdizione più vantaggiosa; ricorda che una delle responsabilità principali dell'AESA è emettere sia certificati di operatore aereo che autorizzazioni per gli operatori di paesi terzi, al fine di garantire la sicurezza e contribuire al miglioramento delle condizioni di lavoro;

Sicurezza

41. invita l'AESA e gli Stati membri a continuare a esaminare nuovi modelli imprenditoriali e occupazionali al fine di garantire la sicurezza dell'aviazione e chiede alla Commissione di prevedere una regolamentazione ove necessario; osserva che dovrebbe essere prestata un'attenzione particolare, tra le altre cose, a i contratti a zero ore, i programmi "pay-to-fly", il lavoro autonomo fittizio e la situazione dell'equipaggio di paesi terzi a bordo di aeromobili registrati nell'UE, sottolinea l'importanza del regolamento relativo alla segnalazione di eventi nell'aviazione e delle pratiche relative alla "cultura dell'equità" al fine di rafforzare e migliorare le norme di sicurezza, nonché le condizioni di salute e di lavoro;

Formazione

42. rammenta che una formazione di elevata qualità contribuisce alla sicurezza nel settore dell'aviazione; sottolinea il contributo fondamentale dell'AESA per l'istituzione di norme comuni in materia di formazione e sicurezza per i piloti, i membri dell'equipaggio e i controllori del traffico aereo, anche tramite la sua Accademia virtuale, e invita gli Stati membri a investire nell'istruzione e nella formazione permanente in tutti i comparti della catena del valore del settore dell'aviazione, poiché il successo dell'aviazione europea dipende fortemente da lavoratori qualificati e dall'innovazione; riconosce la necessità di affrontare tutte le eventuali carenze in termini di competenze; evidenzia l'importanza dei partenariati tra gli istituti di formazione, i centri di ricerca e le parti sociali al fine di aggiornare i programmi di formazione e garantire che rispecchino le esigenze del mercato del lavoro;

43. esorta la Commissione e gli Stati membri a rafforzare i modelli di formazione e perfezionamento duali nel campo della tecnica aeronautica e ad estenderli tramite una cooperazione a livello internazionale;

44. incoraggia la Commissione a presentare iniziative concrete volte a tutelare i diritti dei lavoratori; invita gli Stati membri a garantire condizioni di lavoro dignitose, ivi comprese salute e sicurezza sul posto di lavoro, a tutti i lavoratori del settore dell'aviazione, indipendentemente dalle dimensioni e dal tipo di azienda presso la quale sono assunti, la sede di lavoro e il relativo contratto;

45. osserva che tutte le compagnie aeree che operano nell'Unione europea devono rispettare appieno i requisiti sociali e occupazionali dell'UE e degli Stati membri; segnala che sussistono differenze significative tra gli Stati membri in termini di condizioni di lavoro e protezione sociale e che le aziende sfruttano la libertà di stabilimento per ridurre i costi; invita gli Stati membri a porre fine a questa concorrenza dannosa; invita la Commissione e gli Stati membri a presentare proposte per prevenire che l'occupazione diretta sia utilizzata in modo improprio per aggirare le norme nazionali e dell'UE in materia fiscale e di sicurezza sociale nel settore dell'aviazione; invita la Commissione e gli Stati membri a prevenire gli abusi sociali e l'elusione delle norme sul lavoro, garantendo protezione a chi fornisce informazioni, facilitando la trasparenza delle informazioni e migliorando la cooperazione tra gli ispettorati del lavoro degli Stati membri; invita la Commissione e gli Stati membri ad assicurare l'applicazione e la corretta attuazione del diritto del lavoro, della legislazione sociale e dei contratti collettivi da parte delle compagnie aeree che operano in un determinato Stato membro;

46. sottolinea che il diritto di costituire e di aderire a un sindacato, nonché di intraprendere un'azione collettiva, rappresenta un diritto fondamentale nell'Unione e deve essere rispettato, come sancito dall'articolo 12 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea; rifiuta ogni tentativo di indebolire il diritto di sciopero nel settore dell'aviazione; evidenzia l'importanza di parti sociali forti e indipendenti nel settore dell'aviazione, di un dialogo sociale costante e istituzionalizzato a tutti i livelli nonché della partecipazione e della rappresentanza dei lavoratori nell'ambito delle questioni aziendali; insiste sulla necessità di un adeguato processo di consultazione e un rafforzato dialogo sociale prima che l'UE avvii qualsiasi iniziativa legata al settore dell'aviazione; accoglie con favore i tentativi delle parti sociali di negoziare un accordo sulle condizioni di lavoro e i diritti sociali dei dipendenti nel settore europeo dell'aviazione; incoraggia le parti sociali a negoziare accordi collettivi in tutti i segmenti del settore, in linea con le leggi e le pratiche nazionali, in quanto tali accordi costituiscono efficaci strumenti di lotta contro la corsa al ribasso in materia di norme sociali, lavorative e occupazionali e per garantire un salario dignitoso a tutti i lavoratori;

47. ritiene che nessun dipendente dovrebbe avere dubbi sulla legislazione del lavoro applicabile o sul proprio diritto alla sicurezza sociale; richiama l'attenzione, in tale contesto, sulla particolare situazione dei lavoratori altamente mobili nel settore dell'aviazione e chiede un migliore coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale nell'UE; ribadisce che la valutazione della necessità di chiarire innanzitutto il diritto applicabile e la giurisdizione competente per quanto riguarda i contratti di lavoro dei lavoratori mobili del settore aereo deve avvenire in stretta collaborazione con i rappresentanti di tali lavoratori;

48. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

MOTIVAZIONE

Il settore dell'aviazione oggi

Il settore dell'aviazione dell'UE costituisce oggi una delle pietre angolari della rete di trasporti europea e un elemento indispensabile per la mobilità dei cittadini e delle imprese all'interno e all'esterno dell'UE. Esso rappresenta, così, uno dei maggiori successi dell'Unione.

Il settore dell'aviazione impiega direttamente un numero di persone compreso tra 1,4 e 2 milioni e, nel complesso, genera tra i 4,8 e 5,5 milioni di posti di lavoro, con un contributo al PIL dell'UE pari a 110 miliardi di euro. Indubbiamente l'intero settore rappresenta per l'UE un potente motore per la crescita economica, la creazione di posti di lavoro e il commercio. A livello dell'Unione il suo effetto moltiplicatore è tale che ogni euro di valore aggiunto all'industria dei trasporti aerei si traduce in un valore aggiunto di tre euro per l'economia nel complesso.

Negli ultimi due decenni la liberalizzazione del mercato interno dell'UE per i servizi aerei ha favorito lo sviluppo di un'industria competitiva a livello europeo, con maggiori opportunità di spostamento fuori e dentro l'Europa e prezzi ridotti. Attualmente, tuttavia, il settore dell'aviazione si trova a far fronte a sfide nuove e in crescita, tra cui una sempre maggiore concorrenza da paesi terzi e una crisi di capacità prevista entro il 2035, come pure le questioni relative alla sicurezza e all'ambiente e la costante necessità di sviluppare nuove tecnologie.

Proposta della Commissione su una strategia per l'aviazione in Europa

Nell'intento di affrontare le sfide relative al settore, il 7 dicembre 2015 la Commissione ha pubblicato una comunicazione su una strategia per l'aviazione in Europa. La comunicazione contiene diverse proposte volte a stimolare l'economia europea, potenziare la sua base industriale e consolidare la leadership mondiale dell'UE nel settore dell'aviazione. In occasione della sua pubblicazione, il commissario Violeta Bulc ha affermato: "*La strategia aiuterà le imprese europee a rimanere competitive grazie a nuovi investimenti e ad opportunità di fare affari, consentendo loro di crescere in modo sostenibile. Anche i cittadini europei ne beneficeranno grazie a una maggiore scelta, a prezzi più bassi e a livelli più elevati di sicurezza"*. La strategia propone le tre seguenti priorità essenziali per il conseguimento dei vari obiettivi:

1. **Sfruttare i mercati in crescita**, migliorando l'accesso al mercato e le opportunità di investimento per l'aviazione europea nei paesi terzi. A tale scopo, la Commissione propone l'adozione di un'ambiziosa politica estera per l'aviazione, con la negoziazione di accordi globali sull'aviazione che prevedano disposizioni efficaci per la concorrenza leale, l'ampliamento degli accordi bilaterali in materia di sicurezza aerea volti a conseguire il reciproco riconoscimento delle norme di certificazione della sicurezza, nonché il sostegno al commercio di aeromobili e prodotti correlati.

2. **Affrontare il problema dei limiti alla crescita sia dei voli che a terra**, riducendo i vincoli di capacità ed efficienza che ostacolano la crescita sostenibile del settore e causano congestioni, ritardi e rincari dei costi, nonché migliorando la connettività.

3. **Mantenere elevati standard di sicurezza, intesa anche come security, nell'UE**, adottando un approccio basato sui rischi e sulle prestazioni.

In tal contesto, la Commissione rileva altresì che l'UE deve adoperarsi per rafforzare l'agenda sociale, tutelare maggiormente i diritti dei passeggeri, entrare in una nuova era tecnologica e di innovazione e contribuire a norme ambientali rigorose.

Il relatore accoglie con favore la comunicazione della Commissione e sottoscrive la valutazione complessiva della situazione attuale. Concorda altresì con gli obiettivi fissati nella strategia e auspica progressi tempestivi in linea con il piano d'azione indicativo, che prevede, tra l'altro, la presentazione di una proposta legislativa sulle misure relative alle pratiche sleali nel trasporto aereo internazionale, la pubblicazione di orientamenti interpretativi che chiariscano la normativa in vigore sugli oneri di servizio pubblico e di orientamenti in materia di proprietà e controllo, nonché la realizzazione di una valutazione della direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali.

Il relatore, inoltre, accoglie positivamente l'iniziativa di negoziare a livello dell'UE gli accordi sul trasporto aereo e gli accordi bilaterali in materia di sicurezza aerea con i paesi terzi che rappresentano mercati emergenti e strategici (Cina, Giappone, ASEAN, Turchia, Qatar, Emirati Arabi Uniti, Armenia, Messico, Cina, Bahrein, Kuwait, Oman e Arabia Saudita) ed è fiducioso che la Commissione e il Consiglio, nel rispetto dell'articolo 218 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, garantiranno che il Parlamento sia pienamente coinvolto e informato durante tutte le fasi dei negoziati relativi agli accordi aerei internazionali.

Tuttavia il relatore ritiene che, per riuscire ad affrontare le attuali sfide e tener conto delle prove future, l'Europa abbia bisogno di una strategia per l'aviazione più audace.

Passi compiuti dal relatore

La presente relazione costituisce, secondo il relatore, un'opportunità per condividere e rafforzare ulteriormente l'impegno del Parlamento europeo a favore di una strategia globale per l'aviazione in Europa. In tale ottica ha deciso di concentrarsi principalmente sugli aspetti che, dal suo punto di vista, risultavano omessi o non adeguatamente trattati nella comunicazione della Commissione. Onde evitare la duplicazione dei lavori, la relazione si limita a semplici riferimenti ad altri atti legislativi essenziali, in quanto sono attualmente sottoposti alla procedura legislativa in seno al Parlamento (in particolare la revisione del regolamento di base dell'AESA, incluso un quadro dell'UE per gli aeromobili senza pilota) o perché sono tenuti in scacco dal Consiglio (ad esempio la revisione del regolamento sulle bande orarie e quella del regolamento sui diritti dei passeggeri, nonché la rifusione del regolamento sull'istituzione del cielo unico europeo).

La relazione include alcune riflessioni elaborate in seguito alla missione della commissione TRAN in Canada nel maggio 2016, quando la delegazione ha incontrato i rappresentanti dell'ICAO e del settore aereo e le autorità di sicurezza. Il relatore trova che la visita di studio sia stata importante, in particolare, per evidenziare come le innovazioni più avanzate nel settore dell'aviazione possano consentire la realizzazione di obiettivi ambientali e di sicurezza.

In preparazione alla stesura del presente documento, inoltre, il relatore ha organizzato, alla presenza dei relatori ombra, una sessione di brainstorming con rappresentanti dell'intero settore dell'aviazione (cfr. gli allegati): istituzioni UE, compagnie aeree, aeroporti, regioni aeroportuali, industria, servizi di viaggio, passeggeri e ONG attive in ambito ambientale. Obiettivo dell'incontro era raccogliere le opinioni dei soggetti interessati in merito alla creazione di un indicatore di connettività, all'inclusione del settore dell'aviazione in una rete di trasporto multimodale nonché alle prospettive di sviluppo del settore nei prossimi tre decenni. I partecipanti hanno posto l'accento sulla necessità di adottare un approccio complessivo coordinato e strategico, basato sulla complementarietà di tutti i modi di trasporto.

Principi guida

Migliorare la connettività, stimolare la competitività e mantenere una prospettiva orientata al mercato: questi sono i principali fili conduttori della relazione, che hanno ispirato la valutazione della strategia da parte del relatore e tutte le nuove proposte da lui formulate.

Il relatore ritiene che molte delle sfide con cui è alle prese il settore dell'aviazione, quali la crisi di capacità, il sottoutilizzo e l'utilizzo eccessivo delle infrastrutture, i diversi fornitori di servizi di navigazione aerea o gli investimenti limitati, potrebbero essere affrontate grazie a un miglioramento della connettività, la quale deve diventare uno strumento per l'elaborazione delle politiche.

Il relatore riconosce che quello dell'aviazione è un mercato estremamente competitivo, sia all'interno dell'Unione sia a livello globale. In seno all'UE, accoglie con favore l'intenzione della Commissione di affrontare le attuali divergenze tra le prassi nazionali (ad esempio riguardo alle tasse, alle imposte, ecc.), che ostacolano il buon funzionamento del mercato unico dell'aviazione dell'UE. Esternamente all'UE, il relatore concorda con l'idea che gli accordi con i paesi terzi possano contribuire alla creazione di un quadro per la concorrenza leale. Sottolinea, tuttavia, che in un mercato dell'aviazione globale alcuni paesi possiedono caratteristiche intrinseche, come determinati vantaggi geografici o pratiche culturali e storiche, che non si possono compensare, per quanto distorcano la concorrenza.

Il relatore è inoltre convinto che, affinché la strategia abbia successo, essa debba saper fornire gli strumenti e il quadro adeguati per premiare e incentivare le migliori innovazioni offerte dal mercato per passeggeri e merci, ad esempio avvalendosi appieno dei vantaggi delle TIC e conseguendo la massima efficienza nella gestione della logistica in tutto il settore, e debba evitare l'imposizione di norme rigide. In una prospettiva orientata al mercato, qualsiasi finanziamento pubblico o privato dovrebbe rispettare gli orientamenti vigenti dell'UE sugli aiuti di Stato e il diritto in materia di concorrenza.

Proposte

Alla luce di quanto precede, il relatore ha formulato una serie di proposte intese a contribuire allo sviluppo di una strategia globale per l'aviazione.

- Ulteriore sviluppo di un modello europeo per l'aviazione: il protezionismo non è mai una soluzione e i successi commerciali si conseguono partecipando a un mercato aperto. A partire dai nostri punti di forza europei, tra cui gli elevati standard di sicurezza, la posizione geografica, l'innovatività dell'industria e gli obiettivi sociali e ambientali, il settore dell'aviazione dell'UE dispone delle potenzialità per costituire un modello unico e

competitivo, capace di adattarsi e rispondere alle specificità dei concorrenti per ristabilire condizioni di parità nel mercato globale.

- **Autostrada del cielo transeuropea:** l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 551/2004, che prevede l'istituzione di un'unica regione di informazione di volo europea nello spazio aereo superiore (EUIR) lasciando impregiudicata la sovranità degli Stati membri, non è ancora stato attuato. L'EUIR consentirebbe la creazione di una "autostrada del cielo" transeuropea, intesa ad attenuare l'attuale frammentazione dello spazio aereo europeo e le interruzioni che interessano il sistema dei trasporti aerei e che hanno gravi ripercussioni sulla continuità dei servizi, a danno della competitività dell'UE. Onde realizzare gli obiettivi della strategia dell'UE per l'aviazione, pertanto, urge mettere in pratica tale concetto.

- **Sviluppo di un indice di connettività:** l'indice di connettività dovrebbe essere concepito per rispecchiare l'effettivo valore aggiunto di una determinata rotta. Esso dovrebbe prendere in considerazione non soltanto i criteri abituali relativi al numero, alla frequenza e alla qualità delle connessioni, ma anche il tempo, il progresso nell'integrazione della rete, l'accessibilità economica e i costi ambientali. L'indice, inoltre, dovrebbe tenere pienamente conto della complementarietà di tutti i modi di trasporto, in modo da contribuire anche alla ricerca di soluzioni maggiormente intermodali ed efficienti sotto il profilo dei costi. Un indice di connettività contribuirebbe alla pianificazione e agli investimenti strategici nel settore dell'aviazione, consentendo di distinguere i progetti economicamente sostenibili da quelli sconvenienti, in modo tale, ad esempio, da poter favorire una specializzazione redditizia degli aeroporti ed evitare che vi siano aeroporti "fantasma". L'indice potrebbe essere creato sulla base di quelli esistenti e del lavoro preparatorio già svolto da Eurocontrol e dall'Osservatorio aeroportuale.

- Promozione della multimodalità: data la necessità di incrementare sempre più l'efficienza delle infrastrutture esistenti e di razionalizzare gli investimenti, è evidente che i vantaggi della complementarietà di tutti i modi di trasporto non sono adeguatamente sfruttati. Urge, pertanto, liberare le potenzialità delle soluzioni multimodali con la piena inclusione del settore dell'aviazione. In quest'ottica, i corridoi TEN-T dispongono di un quadro e di finanziamenti adeguati e potrebbero ospitare iniziative pilota. Occorre perciò dare maggiore priorità alla realizzazione di questo obiettivo. La domanda di soluzioni multimodali esiste e sarà soddisfatta se il quadro legislativo offrirà la certezza giuridica adeguata. A tal fine sarà necessario risolvere le questioni legate alla responsabilità e ai diritti dei passeggeri, ma anche esaminare la continuità dei servizi per i passeggeri negli spostamenti multimodali, ad esempio il trasporto bagagli e le procedure di sicurezza. Per la multimodalità occorre, inoltre, garantire i dati aperti.

- Creazione di un contesto favorevole agli investimenti intelligenti: il settore dell'aviazione è basato sulla tecnologia, ma al contempo necessita di notevoli sforzi a lungo termine a livello di investimenti e infrastrutture. Affinché si possa ottimizzare l'utilizzo di tali infrastrutture e la redditività degli investimenti, essi devono collocarsi in una visione strategica a lungo termine per il settore. Il supporto all'innovazione nel settore dell'aviazione dovrebbe stimolare l'industria. I responsabili politici dovrebbero contribuire maggiormente a che l'intera catena di valore dell'aviazione diventi un settore strategico per gli investimenti pubblici e privati, fissando obiettivi a lungo termine e accordando incentivi per iniziative intelligenti, ad esempio la riduzione delle emissioni di CO2 e dell'inquinamento acustico aeroportuale, la realizzazione della multimodalità e il miglioramento delle procedure di sicurezza. A tal

proposito, il FEIS potrebbe essere uno strumento adeguato per stimolare questo tipo di progetti basati sul mercato.

- Realizzazione degli obiettivi ambientali: tenendo conto dell'impegno dell'UE relativo agli obiettivi ambientali internazionali, della recente comunicazione della Commissione su una "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni" e del pacchetto sull'economia circolare, complessivamente si dispone di un quadro favorevole per la riduzione delle emissioni di CO2 generate dal settore dei trasporti. Notevole attenzione è giustamente dedicata alla riduzione delle emissioni di CO2 generate in concreto dalle attività di trasporto e alla promozione di soluzioni innovative per lo sviluppo, ad esempio, di carburanti alternativi e aeromobili più leggeri. Tutti questi sono sforzi che occorre portare avanti. A meritare analoga attenzione è il complesso delle attività svolte negli aeroporti, dove è possibile promuovere e incentivare le pratiche ecologiche, ad esempio prevedendo la distinzione e la segnalazione degli aeroporti "verdi" e degli "itinerari verdi per l'aeroporto" nonché massimizzando l'efficienza della gestione della logistica.

- Miglioramento della sicurezza: nonostante i notevoli investimenti e costi già previsti per le finalità di sicurezza, negli ultimi mesi è risultato evidente che la sicurezza deve rimanere una priorità nell'agenda dell'UE e che è necessario apportare urgenti miglioramenti sia nei voli sia a terra. A tal proposito, è essenziale che gli Stati membri si impegnino a condividere sistematicamente le informazioni di intelligence e ad adottare un sistema di sicurezza più reattivo e basato sull'intelligence. Tuttavia, sarà necessario sforzarsi particolarmente per evitare di creare oneri eccessivi per i passeggeri dei trasporti aerei, effetto che nuocerebbe al settore. A tale scopo è opportuno incoraggiare lo sviluppo di soluzioni innovative in materia di sicurezza, sia per i passeggeri sia per le merci. Sulla base del concetto esistente del controllo di sicurezza unico, la Commissione dovrebbe valutare l'eventuale istituzione di un sistema UE di controllo preventivo, ispirato al "TSA PreCheck" messo in atto dagli Stati Uniti, grazie al quale i viaggiatori dell'UE potrebbero effettuare una preregistrazione volontaria ed essere poi sottoposti a un controllo alleggerito e più rapido all'aeroporto.

29 June 2016

Brainstorming Session

"***Aviation Strategy: what is missing***"

Room ASP5G365, European Parliament, Brussels

Note: Session only in EN, no interpretation available.

14.00 – 14.10 Introductory remarks by EP Rapporteur Pavel Telička

14.10 – 14.55 **Connectivity**

Question: How central is the role played by Connectivity in deploying the EU Aviation strategy?

How do you assess connectivity? What is the difficulty in trying to improve connectivity? How would you ensure/ improve it? What drives the strategy to open a certain route and not another? What are the incentives to build / develop airports and / or another line? Based on previous experience, how would you identify ghost airports? What distinguishes them from a "necessary" airport? Would the development of a connectivity index help identify growth potentials?

Round table discussions

14.55 – 15.35 **Intermodality**

Question: How aviation can contribute and benefit from being integrated into a multimodal network?

What is the experience today as concerns transfers to airports? What are the partnerships / solutions provided by airports / airlines ? What would be the difficulties / solutions to develop an 'intermodal fast lane'? What are the strategies in place for the aviation sector to fit into an intermodal European transport network? How do you assess the competition / complementarity of high speed railway lines?

Round table discussions

15.35 – 16.15 **Aviation 2050**

Question: How should the aviation sector look in 2050?

How are ICTs concretely used today and used in 2050? What new technology developments are to be expected to respond to airport security, capacity crunch, environment requirements? How would you assess the synergy within the sector to ensure the coherence of innovative developments? How should connectivity in an ICT world look like in 2050? How should aviation infrastructures (on the ground and on air) look like in 2050?

Round table discussions

16.15 - 16.45 **Aviation Strategy: what is still missing?**

Looking into concrete proposals.

Round table discussions

16.45 - 17.00 Conclusion

29 June 2016

Brainstorming Session

"***Aviation Strategy: what is missing***"

Room ASP5G365, European Parliament, Brussels

LIST OF PARTICIPANTS

First name	Last name	Organisation
Olivier	Jankovec	ACI-Europe
Markus	Broich	Airbus Group
Guillaume	Xavier-Bender	Airlines 4 Europe
Niamh	McCourt	Airlines for America
Léa	Bodossian	Airport Regions Conference
Alexandra	Covrig	Airport Regions Conference
Juan-Jesus	Garcia	Amadeus
Petr	Votoupal	Committee of Regions
Nathalie	Vande Velde	DG MOVE E3
Luc	Tytgat	EASA
Philip	von Schöppenthau	Eurocockpit
Stefania	Gazzina	Eurocontrol
John	Hanlon	European Low Fare Airlines Association (ELFAA)
Stijn	Lewyllie	European Passengers' Federation
Leonardo	Massetti	European Regions Airline Association (ERA)
Rupert	Hornig	German Airport Association (ADV)
Clemens	Brandt	German Airport Association (ADV)
Philippe	Morin	International Air Transport Association
Bill	Hemmings	Transport&Environment
Andrew	Murphy	Transport&Environment
Luka	De Bruyckere	Transport&Environment

Follow up to the

Brainstorming Session
on
"***Aviation Strategy: what is missing***"
hold on 29 June 2016

Organisation / Contact:

QUESTIONNAIRE :

Connectivity

Question: How central is the role played by Connectivity in deploying the EU Aviation strategy?

How do you assess connectivity?
What is the difficulty in trying to improve connectivity?
How would you ensure/ improve it?
What drives the strategy to open a certain route and not another?
What are the incentives to build / develop airports and / or another line?
Based on previous experience, how would you identify ghost airports?
What distinguishes them from a "necessary" airport?
Would the development of a connectivity index help identify growth potentials?

Intermodality

Question: How aviation can contribute and benefit from being integrated into a multimodal network?

What is the experience today as concerns transfers to airports?
What are the partnerships / solutions provided by airports / airlines ?
What would be the difficulties / solutions to develop an 'intermodal fast lane'?
What are the strategies in place for the aviation sector to fit into an intermodal European transport network?
How do you assess the competition / complementarity of high speed railway lines?

Aviation 2050

Question: How should the aviation sector look in 2050?

How are ICTs concretely used today and used in 2050? What new technology developments are to be expected to respond to airport security, capacity crunch, environment requirements?
How would you assess the synergy within the sector to ensure the coherence of innovative developments?
How should connectivity in an ICT world look like in 2050?
How should aviation infrastructures (on the ground and on air) look like in 2050?
Role of the aviation industry?

Aviation Strategy

What is still missing and what is essential

Looking into concrete proposals.
Number 3 to 5 elements without which the Aviation Strategy will not fly.

Deadline: In order for your contribution/ideas to be potentially reflected in the report, thank you for submitting your replies to the questionnaire by next **Tuesday 5 July 2016**.

14.10.2016

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'OCCUPAZIONE E GLI AFFARI SOCIALI(*)

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

su una strategia per l'aviazione in Europa
(2016/2062(INI))

Relatore per parere: Ole Christensen

(*) Procedura con le commissioni associate – articolo 54 del regolamento

SUGGERIMENTI

La commissione per l'occupazione e gli affari sociali invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

A. considerando che i settori del trasporto aereo, degli aeroporti e dell'industria manifatturiera generano 4,7 milioni di posti di lavoro direttamente (1,9 milioni) e indirettamente (2,8 milioni) nell'Unione[1]; che ulteriori 917°000 posti di lavoro altrove nell'economia globale sono sostenuti dal settore europeo dell'aviazione; che, nonostante il mercato dell'aviazione abbia registrato una forte espansione nel periodo 2000-2013 con una crescita del 47 % del traffico passeggeri, il numero di posti di lavoro nel settore è rimasto stabile o si è addirittura ridotto in alcuni sottosettori;

B. considerando che il settore dell'aviazione nell'Unione è esposto a una concorrenza accanita e sleale, tra cui aiuti di Stato illegali e la non conformità con le norme internazionali del lavoro da parte di vettori con sede in paesi terzi; che tale concorrenza sleale pone i vettori europei sotto pressione, provocando perdite di posti di lavoro in Europa; che le norme internazionali del lavoro e i principi di sana concorrenza devono essere rispettati onde garantire condizioni di parità;

C. considerando che sono emersi nuovi modelli imprenditoriali e occupazionali in seguito all'accresciuta internazionalizzazione, liberalizzazione e concorrenza globale;

D. considerando che, secondo Eurocontrol, nel 2035 il traffico aereo in Europa potrebbe essere aumentato del 50 % rispetto al 2012;

E. considerando che recenti studi dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL)

indicano un deterioramento delle condizioni di lavoro nel settore dell'aviazione; che una più ampia diversificazione dei contratti può fungere da strumento per conseguire una maggiore flessibilità, ma può anche essere utilizzata in modo improprio per cercare norme più vantaggiose al fine di evitare di pagare gli oneri sociali; che in alcuni casi le forme di lavoro atipico possono esercitare un effetto negativo sui diritti sociali e del lavoro, sulla sicurezza, sulla concorrenza, sugli stipendi, sulla salute e sugli standard di sicurezza e di qualità; che alcune compagnie aeree offrono agli allievi ufficiali posizioni con condizioni deplorevoli o ricorrono addirittura a programmi "pay-to-fly", dove il pilota paga la compagnia aerea per pilotare voli commerciali;

F. considerando che in alcuni spazi aerei il 94 % dei ritardi è causato dalla mancanza di capacità all'interno dei centri di controllo d'area;

G. considerando che da uno studio condotto dall'Università di Gent è emerso che, dei sei piloti intervistati, più di uno[1] è esposto a condizioni di lavoro atipiche, ovvero è impiegato attraverso agenzie interinali, come lavoratore autonomo o sulla base di contratti a zero ore senza una retribuzione minima garantita; che le compagnie aeree a basso costo sono di gran lunga quelle che ricorrono maggiormente a forme di lavoro atipico;

H. considerando che la natura mobile e transnazionale dell'aviazione rende difficile individuare gli abusi sociali e l'elusione delle norme del lavoro, il che significa che è impossibile affrontare i problemi esclusivamente a livello nazionale;

I. considerando che le parti sociali europee, nella loro dichiarazione comune contro le bandiere di comodo con sede nell'Unione europea (UE) nel settore dell'aviazione, hanno invitato i legislatori europei a intraprendere azioni urgenti per impedire lo sviluppo di bandiere di comodo con sede nell'UE nel settore dell'aviazione o l'importazione di bandiere di comodo non appartenenti all'Unione nel settore;

1. accoglie con favore la comunicazione della Commissione dal titolo "Una strategia per l'aviazione in Europa"; sottolinea che sono necessari maggiori sforzi per rafforzare l'agenda sociale e per creare e mantenere posti di lavoro di alta qualità nel settore dell'aviazione, nonché per migliorare la competitività del settore europeo dell'aviazione; ritiene che sia essenziale garantire condizioni di parità nel settore; esorta la Commissione a presentare iniziative concrete volte a prevenire la concorrenza sleale e tutelare i diritti dei lavoratori;

2. segnala che sussistono differenze significative tra gli Stati membri in termini di condizioni di lavoro e protezione sociale e che le aziende sfruttano la libertà di stabilimento per ridurre i costi; invita gli Stati membri a porre fine a questa concorrenza dannosa;

3. evidenzia l'importanza di parti sociali forti e indipendenti nel settore dell'aviazione, di un dialogo sociale costante e istituzionalizzato a tutti i livelli nonché della partecipazione e della rappresentanza dei lavoratori nell'ambito delle questioni aziendali; insiste sulla necessità di un adeguato processo di consultazione e un rafforzato dialogo sociale prima che l'UE avvii qualsiasi iniziativa legata al settore dell'aviazione;

[1] Y. Jorens, D. Gillis, L. Valcke and J. De Coninck, "Atypical Forms of Employment in the Aviation Sector", Dialogo sociale europeo, Commissione europea, 2015.

4. sottolinea che il diritto di costituire e di aderire a un sindacato, nonché di intraprendere un'azione collettiva, rappresenta un diritto fondamentale nell'Unione e deve essere rispettato, come sancito dall'articolo 12 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea; rifiuta ogni tentativo di indebolire il diritto di sciopero nel settore dell'aviazione;

5. esorta la Commissione e gli Stati membri a continuare a monitorare da vicino le tendenze occupazionali nel settore europeo dell'aviazione civile e, ove necessario, a regolare i nuovi modelli imprenditoriali e occupazionali; suggerisce che l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) potrebbe esercitare un controllo sui nuovi modelli imprenditoriali e occupazionali al fine di garantire la sicurezza del settore dell'aviazione; insiste affinché l'AESA coinvolga le parti sociali in tale missione;

6. sottolinea che il lavoro autonomo fittizio nel settore dell'aviazione ha importanti conseguenze negative a livello di sicurezza aerea, protezione sociale dei lavoratori e concorrenza leale sul mercato; invita la Commissione e gli Stati membri a compiere maggiori sforzi per contrastare il problema del lavoro autonomo fittizio nel settore dell'aviazione; incoraggia gli Stati membri, ove necessario, a operare una netta distinzione tra lavoratori dipendenti e lavoratori autonomi, in collaborazione con le parti sociali;

7. accoglie con favore i tentativi delle parti sociali di negoziare un accordo sulle condizioni di lavoro e i diritti sociali dei dipendenti nel settore europeo dell'aviazione; le incoraggia a negoziare accordi collettivi in tutti i segmenti del settore dell'aviazione, in linea con le leggi e le pratiche nazionali, in quanto costituiscono efficaci strumenti di lotta contro la corsa al ribasso in materia di norme sociali, lavorative e occupazionali e per garantire un salario dignitoso a tutti i lavoratori;

8. sottolinea che non è necessaria alcuna ulteriore liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione; evidenzia l'esigenza di garantire condizioni di lavoro migliori, livelli di qualifica più elevati, sicurezza e una migliore qualità dei servizi nel settore dell'assistenza a terra; chiede un chiarimento del concetto di "entità economica" al fine di estendere i benefici della direttiva 2001/23/CE ai lavoratori dell'assistenza a terra in caso di gara d'appalto o perdita parziale delle attività;

9. richiama l'attenzione su alcuni casi di concorrenza sleale nel settore dell'aviazione; ricorda che la concorrenza sleale può contribuire al degrado delle condizioni di lavoro; invita le autorità responsabili a sanzionare in modo adeguato qualsiasi condotta scorretta a tale riguardo;

10. ritiene che le condizioni di lavoro precarie, particolarmente diffuse tra i piloti e i membri dell'equipaggio giovani, rappresentino un rischio per la sicurezza; insiste affinché l'occupazione diretta resti il modello standard di occupazione nel settore dell'aviazione; invita la Commissione e gli Stati membri a garantire condizioni di lavoro e di occupazione dignitose;

11. invita la Commissione e gli Stati membri a presentare proposte per prevenire che l'occupazione diretta sia utilizzata in modo improprio per aggirare le norme nazionali e dell'UE in materia fiscale e di sicurezza sociale nel settore dell'aviazione;

12. osserva che tutte le compagnie aeree che operano nell'Unione europea devono rispettare appieno i requisiti sociali e occupazionali dell'UE e degli Stati membri;

13. chiede alla Commissione di intervenire per garantire condizioni lavorative che prevengano situazioni di ridotta sicurezza risultanti da eccessiva stanchezza per i lavoratori e in particolare per i piloti;

14. invita la Commissione e gli Stati membri, nei limiti delle rispettive competenze, a presentare iniziative legislative volte a prevenire le bandiere di comodo, la ricerca di norme più vantaggiose e la concorrenza sleale, anche in relazione ai contratti a zero ore e i programmi "pay-to-fly" nel settore europeo dell'aviazione commerciale, in modo da garantire condizioni lavorative e occupazionali eque;

15. invita la Commissione e gli Stati membri ad assicurare l'applicazione e la corretta attuazione del diritto del lavoro, della legislazione sociale e dei contratti collettivi da parte delle compagnie aeree che operano in un determinato Stato membro;

16. invita la Commissione a garantire la corretta applicazione del regolamento (CE) n. 1008/2008 e a valutare la necessità di riesaminare tale regolamento al fine di apportare miglioramenti al criterio della "sede di attività principale";

17. chiede chiarimenti e un'applicazione coerente per quanto concerne il criterio della "base di servizio" allo scopo di garantire la determinazione della legislazione in materia sociale, fiscale e del lavoro applicabile a tutte le attività degli aeromobili di vettori in possesso di un certificato di operatore aereo dell'Unione europea, sia nel mercato interno sia nelle operazioni internazionali; ritiene che nessun dipendente dovrebbe avere dubbi sulla legislazione del lavoro applicabile o sul proprio diritto alla sicurezza sociale; richiama l'attenzione, in tale contesto, sulla particolare situazione dei lavoratori altamente mobili nel settore dell'aviazione e chiede un migliore coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale nell'UE;

18. esige che tutti gli equipaggi dei paesi terzi rispettino pienamente i requisiti di licenza dell'UE/AESA per essere autorizzati a pilotare aeromobili registrati nell'Unione; sottolinea la necessità di prevenire e porre fine al dumping sociale e a qualsiasi forma di sfruttamento dei lavoratori o di impiego illegale dell'equipaggio da parte di paesi terzi a bordo di aeromobili registrati nell'UE, al fine di garantire condizioni di lavoro eque e un elevato livello di sicurezza; a tale proposito, invita la Commissione a estendere l'applicazione della direttiva 2011/98/UE sul permesso unico ai lavoratori mobili nell'aviazione civile; ricorda che gli equipaggi di paesi terzi hanno gli stessi diritti di quelli con sede nell'UE per quanto concerne la tutela del lavoro e le condizioni lavorative;

19. ribadisce che qualsiasi accordo concernente la politica estera dell'Unione in materia di aviazione deve includere il rispetto dei diritti umani e delle convenzioni pertinenti dell'OIL, nonché misure di attuazione efficaci, tra cui la possibilità di negare o revocare i diritti di atterraggio; invita la Commissione a garantire che i negoziati con i paesi terzi non conducano ad accordi sul trasporto aereo che minacciano la tutela dei lavoratori o le norme sociali in Europa;

20. sottolinea che, nell'ambito dell'applicazione del regolamento relativo alla "Segnalazione di eventi nell'aviazione", è di fondamentale importanza riferire regolarmente in merito agli incidenti legati alla stanchezza dell'equipaggio o all'aria contaminata nelle cabine di pilotaggio, al fine di migliorare gli standard di salute dell'equipaggio e la sicurezza del personale di volo e dei passeggeri;

21. ribadisce che qualunque accordo in materia di aviazione deve includere il rispetto dei diritti umani e delle libertà fondamentali sancite dalla Carta sociale europea e dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea;

22. si rammarica del fatto che attualmente non sono applicabili o addirittura non esistono requisiti per le compagnie aeree di paesi terzi che operano da e verso aeroporti dell'Unione; insiste sul fatto che la concorrenza sleale da parte delle compagnie aeree di paesi terzi, dovuta ad esempio ad aiuti di Stato diretti e indiretti, a sussidi e allo sfruttamento dei lavoratori, deve essere affrontata in modo efficace e che gli strumenti esistenti per la lotta alla concorrenza sleale devono essere valutati in modo approfondito e aggiornati laddove necessario; ritiene fermamente che, fino a quando non saranno introdotte clausole in materia di concorrenza leale, incluso il rispetto dei diritti dei lavoratori, negli accordi sul trasporto aereo con i paesi terzi, i diritti di questi ultimi a operare nell'Unione dovrebbero essere limitati;

23. invita gli Stati membri a investire nell'istruzione e nella formazione permanente in tutti i comparti della catena del valore del settore dell'aviazione, poiché il successo dell'aviazione europea dipende fortemente da lavoratori qualificati e dall'innovazione; riconosce la necessità di affrontare tutte le eventuali carenze in termini di competenze; evidenzia l'importanza dei partenariati tra gli istituti d'istruzione, i centri di ricerca e le parti sociali al fine di aggiornare i programmi di formazione e garantire che rispecchino le esigenze del mercato del lavoro; raccomanda di integrare aspetti teorici e pratici nonché attività di tirocinio nei programmi educativi, prestando particolare attenzione agli ultimi sviluppi tecnologici, come ad esempio i droni;

24. invita la Commissione e gli Stati membri a garantire sufficienti investimenti pubblici e privati nella ricerca e nello sviluppo del settore dell'aviazione; sottolinea, in tale contesto, l'importanza del settore manifatturiero e della fornitura di servizi nell'ambito della catena del valore del settore dell'aviazione, in quanto rivestono grande importanza per l'occupazione e la crescita; ritiene fermamente che la strategia per l'aviazione debba tenere maggiormente conto del ruolo di tali settori;

25. sottolinea che la licenza di volo europea dovrebbe garantire un elevato livello di sicurezza, a vantaggio della totalità del personale e dei passeggeri; osserva che l'assunzione di piloti privi della licenza di volo europea può condurre a una diminuzione generale della retribuzione dei piloti;

26. ritiene che una rete di istituti di formazione nel settore dell'aviazione sotto l'egida dell'Accademia virtuale dell'AESA contribuirebbe a creare norme comuni in materia di formazione e sicurezza;

27. invita la Commissione e gli Stati membri a istituire un sistema di certificazione per i centri che offrono corsi di formazione agli equipaggi al fine di rafforzare la sicurezza;

28. raccomanda la definizione di norme comuni relative alle competenze degli ispettori della sicurezza aerea;

29. ricorda alla Commissione che il processo di liberalizzazione del cielo unico europeo, e in particolare il sistema di prestazioni per i fornitori di servizi di navigazione aerea, non dovrebbero essere attuati a scapito delle condizioni di lavoro del personale operativo

altamente qualificato, né dovrebbero comportare una riduzione degli investimenti nelle nuove tecnologie e della formazione del nuovo personale; incoraggia la Commissione a considerare modalità per evitare un tale sviluppo, in quanto non favorirebbe l'obiettivo di un servizio del traffico aereo migliore, più efficiente e più produttivo;

30. invita gli Stati membri a garantire condizioni di lavoro dignitose, ivi comprese salute e sicurezza sul posto di lavoro, a tutti i lavoratori del settore dell'aviazione, indipendentemente dalle dimensioni e dal tipo di azienda presso la quale sono assunti, la sede di lavoro e il relativo contratto; sottolinea che ciò include la protezione dall'esposizione all'inquinamento da polveri sottili negli aeroporti; evidenzia che sono necessarie norme trasparenti in materia di salute e sicurezza sul posto di lavoro nel settore dell'aviazione che rendano tutti gli aeromobili in possesso di un certificato di operatore aereo dell'Unione europea soggetti a controlli regolari, nel rispetto delle competenze nazionali;

31. sottolinea l'esigenza di vigilare regolarmente sull'equilibrio psicologico del personale del trasporto aereo, al fine di garantire un adeguato livello di salute e sicurezza sul lavoro; rammenta l'importanza dei tempi di riposo per il personale del trasporto aereo, per garantire il massimo livello di sicurezza durante l'orario di servizio;

32. ribadisce che la valutazione della necessità di chiarire innanzitutto il diritto applicabile e la giurisdizione competente per quanto riguarda i contratti di lavoro dei lavoratori mobili del settore aereo deve avvenire in stretta collaborazione con i rappresentanti dei lavoratori;

33. invita la Commissione e gli Stati membri a prevenire gli abusi sociali e l'elusione delle norme sul lavoro, garantendo protezione a chi fornisce informazioni, facilitando la trasparenza delle informazioni e migliorando la cooperazione tra gli ispettorati del lavoro degli Stati membri;

34. invita le autorità competenti a migliorare la situazione attuale dei centri di controllo d'area, ad esempio aumentando il numero di personale e migliorando le condizioni di lavoro, in modo da gestire il previsto incremento del traffico aereo e ridurre il numero di ritardi e la congestione dello spazio aereo dell'Unione europea;

35. esorta la Commissione e gli Stati membri a garantire una migliore attuazione e applicazione della legislazione esistente dell'Unione nel settore dell'aviazione.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Approvazione	12.10.2016
Esito della votazione finale	+: 46 –: 6 0: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Laura Agea, Guillaume Balas, Brando Benifei, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Ole Christensen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Arne Gericke, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Morten Løkkegaard, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, Joëlle Mélin, Elisabeth Morin-Chartier, Emilian Pavel, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Terry Reintke, Anne Sander, Sven Schulze, Siôn Simon, Jutta Steinruck, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Renate Weber, Tatjana Ždanoka, Jana Žitňanská
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Georges Bach, Deirdre Clune, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Raymond Finch

29.9.2016

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA SICUREZZA ALIMENTARE

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

su una strategia per l'aviazione in Europa
(2016/2062(INI))

Relatore per parere: Tibor Szanyi

SUGGERIMENTI

La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. accoglie con favore il fatto che la proposta della Commissione di una strategia per l'aviazione in Europa evidenzi l'importante contributo del settore dell'aviazione all'interno dell'UE in termini di benefici economici, sociali, tecnologici e di connettività; sottolinea che l'Europa dovrebbe svolgere un ruolo guida nel settore dell'aviazione internazionale ed essere un modello di riferimento mondiale per un'aviazione sostenibile e che sono necessarie ulteriori misure ambiziose e sostenibili che devono tenere conto dell'ambiente, del clima, della salute e degli aspetti legati all'occupazione al fine di unire l'ecologia all'economia, l'ambiente alla finanza e una visione a lungo termine agli interessi politici a breve termine;

2. rileva che lo sviluppo sostenibile del settore è indispensabile per evitare di peggiorare le conseguenze ambientali, come i cambiamenti climatici, la riduzione dell'ozono stratosferico e l'inquinamento atmosferico e acustico; osserva che, sebbene il livello delle emissioni prodotte dagli aeromobili oggigiorno sia inferiore rispetto a trent'anni fa, la loro vendita sul mercato mondiale deve essere regolamentata da norme ambientali globali minime; plaude a tale proposito alla nuova norma internazionale sul rumore dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) che si applicherà ai nuovi tipi di aeromobili di grandi dimensioni a partire dal 2017;

3. esprime preoccupazione per le proiezioni secondo cui nel 2050 le emissioni di CO2 prodotte dal trasporto aereo internazionale saranno sette volte più elevate rispetto al 1990, nonostante il migliore rendimento della combustione e le misure già intraprese per conseguire una crescita neutra sotto il profilo delle emissioni di carbonio a partire dal

2020, quali i miglioramenti in termini di efficienza e lo sviluppo di combustibili alternativi e di aeromobili più leggeri; plaude a tutti gli sforzi compiuti sul fronte tecnologico con le attività di R&S, quali le norme aggiuntive sulle emissioni di CO2 degli aeromobili e sulle emissioni di particolato dei motori degli aeromobili;

4. sottolinea l'importanza di garantire il raggiungimento della quota di ratifiche necessaria affinché l'accordo di Parigi entri in vigore; esorta in tale contesto gli Stati membri a ratificare immediatamente l'accordo; ricorda che i trasporti sono il secondo settore per emissioni di gas serra prodotte e si rammarica che l'aviazione internazionale non sia esplicitamente menzionata nell'accordo di Parigi in quanto tutti i settori economici devono contribuire alla transizione verso regimi a basse emissioni di carbonio; rileva che il limite di temperatura previsto dall'accordo e il riferimento alle emissioni di origine antropica impongono, tuttavia, un ambizioso impegno di riduzione delle emissioni da parte del settore dell'aviazione; osserva che, se in futuro la crescita del settore dell'aviazione mondiale non andrà di pari passo con la sostenibilità ambientale e con impegni di mitigazione a livello globale, gli obiettivi non possono essere conseguiti;

5. chiede l'istituzione presso l'ICAO, nel corso di quest'anno, di una misura mondiale equa e solida basata sul mercato (GMBM), da realizzarsi a livello internazionale a partire dal 2020; esprime profonda delusione per l'attuale proposta discussa in seno all'ICAO; sottolinea che la GMBM deve riflettere pienamente gli obiettivi dell'accordo di Parigi, se si vuole che il settore dell'aviazione apporti un contributo giusto ed efficace agli obiettivi climatici del 2030 e agli obiettivi dell'accordo di Parigi, e che deve essere attuata livello internazionale a partire dal 2020 e rivista a intervalli prestabiliti per ottimizzarne l'efficienza;

6. chiede che il sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (ETS) sia migliorato; ricorda che un'eventuale modifica della legislazione vigente relativa all'inclusione dell'aviazione nel sistema ETS dell'UE può essere presa in considerazione soltanto in presenza di una GMBM ambiziosa e che, in ogni caso, i voli interni all'Unione continueranno a essere soggetti al sistema ETS dell'UE; chiede il mantenimento e il rafforzamento delle disposizioni relative all'aviazione nell'ambito del sistema ETS dell'UE, quale pacchetto di misure fondamentale per conseguire l'obiettivo dell'UE di una riduzione delle emissioni pari ad almeno il 40 % entro il 2030; ricorda che, pur essendo comprese nell'ETS, le emissioni dei voli interni all'UE nel 2014 sono cresciute del 3 % rispetto all'anno precedente e nel 2015 di un ulteriore 3,6 % rispetto al 2014;

7. chiede di eliminare tali deroghe, cominciando dai voli interni all'UE, poiché riconosce che le esenzioni dalla tassa sul carburante e dall'IVA per il settore dell'aviazione creano un disincentivo all'efficienza e una distorsione del mercato interno; si rammarica che la norma di efficienza relativa alla CO2 attualmente all'esame dell'ICAO non produrrà una riduzione delle emissioni rispetto allo status quo; chiede che le misure adottate a livello di UE siano più incisive rispetto alla norma mondiale;

8. osserva che il successo dell'aviazione sostenibile è intrinsecamente correlato al continuo sostegno a programmi di ricerca forti quali Clean Sky e SESAR; plaude alla decisione di prorogare il mandato dell'impresa comune SESAR e di Clean Sky 2 in considerazione del loro rilevante contributo alla sicurezza e alla sostenibilità dal punto di vista ambientale dell'aviazione europea, grazie, ad esempio, a una potenziale riduzione delle emissioni di

CO2 fino a 50 milioni di tonnellate con il progetto SESAR; osserva inoltre che per un'aviazione sostenibile sono necessari ingenti investimenti nelle nuove tecnologie innovative, quali la progettazione di aeromobili e i combustibili alternativi compresi i biocombustibili di seconda generazione, e nelle tecnologie digitali; invita la Commissione a dare un ruolo prioritario alla ricerca nell'agenda politica;

9. riconosce che esistono ancora vari voli a corto raggio effettuati con tecnologie obsolete che producono emissioni elevate; chiede misure che promuovano il passaggio a modi di trasporto regionale più rispettosi dell'ambiente, come ad esempio i treni; sottolinea in tale contesto anche l'importanza di integrare diversi modi di trasporto sostenibili;

10. riconosce, in linea con la dichiarazione di Riga[1], che il rapido sviluppo della tecnologia dei droni e del mercato dei droni civili presenta un elevato potenziale per rendere i servizi e le applicazioni esistenti più rispettosi del clima e dell'ambiente, più sostenibili, più sicuri e più economici; osserva che le tecniche intelligenti nell'agricoltura, quali i sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS), possono rendere innumerevoli e svariati servizi e contribuire a potenziare l'efficienza delle risorse, la produttività e la sostenibilità ambientale; riconosce i potenziali effetti positivi sull'ambiente, la compattazione del suolo e la mitigazione dei cambiamenti climatici; esorta a istituire un quadro dell'UE sui sistemi aerei elettrici a pilotaggio remoto e sulle operazioni con droni; sottolinea l'importanza di sbloccare il potenziale dei droni e la necessità di trovare un giusto equilibrio tra elementi quali la protezione e la sicurezza, la certezza giuridica e la protezione della vita privata e dei dati;

11. chiede che nel diritto in materia di aviazione siano inseriti requisiti di RPAS, rispettando nel contempo i requisiti sulla sicurezza e la vita privata dei cittadini e delle proprietà; rileva che per sfruttare appieno il potenziale della tecnologia RPAS devono essere autorizzate le operazioni BVLOS (voli oltre la distanza di visibilità) nelle zone rurali; chiede che non siano previsti limiti di peso, poiché i sistemi aerei a pilotaggio remoto possano sostituire veicoli di transito più grandi e trasportare carichi utili maggiori su distanze più elevate con un minore dispendio energetico;

12. chiede che le migliori pratiche sulla riduzione delle emissioni nel settore siano raccolte e diffuse; ricorda che le norme ambientali elevate devono essere mantenute e potenziate nel tempo per garantire lo sviluppo sostenibile dell'aviazione e sottolinea l'urgenza e l'importanza di istituire programmi e incentivi ulteriori per lo sviluppo del settore e la creazione di posti di lavoro nella ricerca, l'efficienza, la sostenibilità energetica, la riduzione dell'impatto ambientale e l'innovazione tecnologica, concentrandosi su interventi globali per far fronte all'impatto climatico dell'aviazione, compresi gli obiettivi dell'Unione e degli Stati membri relativi all'economia circolare;

13. sottolinea l'importanza dell'impatto climatico dell'aviazione non correlato alla CO2 e la possibilità di ridurre tali effetti e le altre conseguenze ambientali dell'aviazione migliorando il rendimento della gestione del traffico aereo, compresa la gestione gate-to-gate; chiede a tale proposito che si continui a compiere sforzi per ridurre la frammentazione dello spazio aereo europeo e per rafforzare il cielo unico europeo;

[1] Direzione generale della Mobilità e dei trasporti della Commissione europea (6 marzo 2015), dichiarazione di Riga sui sistemi aerei a pilotaggio remoto, "Definire il futuro dell'aviazione", http://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/doc/2015-03-06-drones/2015-03-06-riga-declaration-drones.pdf

14. comprende la necessità di ottimizzare la regolamentazione e migliorare l'infrastruttura e la capacità, sia in aeroporto che in volo; sottolinea che tali questioni, se trascurate, comprometteranno la crescita dell'aviazione dell'UE, in particolare a causa dei costi della frammentazione; richiama l'attenzione, nel contempo, sulla necessità di una solida protezione dell'ambiente e dei consumatori mediante la definizione di norme chiare sui diritti dei passeggeri e la loro tutela allo scopo di garantire ai cittadini voli più sicuri, brevi, puliti ed economici, così come una scelta maggiore;

15. chiede che la revisione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) attualmente in corso estenda le competenze dell'agenzia alle questioni ambientali, anche concedendo all'UE una maggiore flessibilità nell'adozione delle norme ambientali.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Approvazione	29.9.2016
Esito della votazione finale	+: 53 –: 2 0: 7
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Marco Affronte, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Lynn Boylan, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Jørn Dohrmann, Stefan Eck, Eleonora Evi, José Inácio Faria, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Matthias Groote, Andrzej Grzyb, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Josu Juaristi Abaunz, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Susanne Melior, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Tibor Szanyi, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Nils Torvalds, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Nikos Androulakis, Paul Brannen, Mark Demesmaeker, Christofer Fjellner, Karol Karski, Elisabeth Köstinger, Merja Kyllönen, Alessandra Mussolini, James Nicholson, Gabriele Preuß, Bart Staes, Carlos Zorrinho, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Pál Csáky, Iveta Grigule

18.7.2016

PARERE DELLA COMMISSIONE PER IL MERCATO INTERNO E LA PROTEZIONE DEI CONSUMATORI

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

su una strategia per l'aviazione in Europa
(2016/2062(INI))

Relatore per parere: Anneleen Van Bossuyt

SUGGERIMENTI

La commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. si compiace che la strategia per l'aviazione della Commissione comprenda una sezione specifica dedicata ai consumatori; osserva che molti dei diritti applicabili ai consumatori che prenotano viaggi si basano ancora sulla legislazione orizzontale per la protezione dei consumatori; ritiene, pertanto, che il "controllo di adeguatezza" sull'acquis in materia di protezione dei consumatori dovrebbe tenere conto di tale situazione;

2. riconosce l'importanza del settore dell'aviazione come motore di crescita, occupazione e nuove opportunità commerciali per l'economia europea, nonché il suo ruolo cruciale per la mobilità di beni, persone e servizi nel mercato interno;

3. riconosce l'importanza del settore dell'aviazione per l'industria aeronautica europea, che è leader mondiale nella produzione di aeromobili civili e da cui dipendono più di 500 mila posti di lavoro nell'UE;

4. riconosce i benefici derivanti dalla liberalizzazione del trasporto aereo nell'UE e dalla creazione del mercato unico per i servizi aerei per passeggeri;

5. deplora la frammentazione dello spazio aereo dell'Unione europea, che la Commissione stima costare 5 miliardi all'anno e che causa, in particolare, ritardi per i passeggeri;

6. deplora che non sia stato ancora raggiunto un accordo in seno al Consiglio a proposito del regolamento sui diritti dei passeggeri (revisione del regolamento (CE) n. 261/2004), in merito al quale il Parlamento ha presentato la propria relazione nell'aprile 2014; si compiace dell'intenzione della Commissione di pubblicare orientamenti interpretativi per

le norme attuali, ma ritiene che sia necessaria l'adozione del regolamento (CE) n. 261/2004 rivisto per assicurare la certezza del diritto ai consumatori e all'industria dell'aviazione, nonché per colmare le lacune esistenti nella legislazione vigente; sottolinea che il rafforzamento dei diritti dei consumatori dovrebbe essere uno degli obiettivi principali della strategia per l'aviazione e di qualsiasi riforma delle norme sull'aviazione;

7. ricorda l'indagine ("sweep") eseguita nel 2013 dalla Commissione e dagli organismi nazionali di applicazione sui siti web che offrono servizi di viaggio in tutta l'Unione; osserva che tale operazione ha rivelato problemi significativi per oltre due terzi dei siti web controllati, riguardanti in particolare la mancata segnalazione dei dati di contatto obbligatori, l'assenza di istruzioni per la presentazione dei reclami, l'incertezza riguardo alla ricezione degli stessi o l'assenza di una risposta, i supplementi di prezzo (ad esempio per i bagagli e l'assicurazione) o le politiche di annullamento o modifica della prenotazione non presentati come opzioni oggetto di esplicito consenso da parte del consumatore e la mancata indicazione dei prezzi totali fin dall'inizio;

8. invita, pertanto, la Commissione a condurre ulteriori ricerche sull'evoluzione del mercato digitale dei viaggi, al fine di identificare politiche volte a garantire condizioni paritarie per le agenzie di viaggio e a proteggere i consumatori offrendo loro informazioni trasparenti e neutrali quando cercano, pianificano e prenotano servizi e prodotti di viaggio;

9. riconosce che in seguito a tale operazione sono stati compiuti dei progressi, in quanto 191 siti web sono stati aggiornati nell'arco di dodici mesi e altri siti web sono oggetto di procedure in corso;

10. sottolinea che la consultazione pubblica avviata in preparazione della strategia per l'aviazione indica che i consumatori incontrano ancora problemi quando prenotano viaggi aerei o quando effettuano il check-in online; chiede alla Commissione di riferire in modo più completo in merito ai progressi compiuti in relazione alla conformità dei siti web che offrono servizi di viaggio al diritto dell'UE e in merito ai suoi futuri piani di attuazione in quest'area, per quanto riguarda la vendita di biglietti aerei sia "online" che "offline";

11. invita la Commissione ad aumentare i controlli sulle compagnie aeree in generale, e su quelle "low cost" in particolare, onde assicurare che esse rispettino la legislazione dell'Unione in materia di diritti dei passeggeri e di sicurezza aerea;

12. sottolinea l'importanza di garantire che i siti e le applicazioni di viaggio siano conformi al diritto dell'UE, in particolare alle disposizioni sui diritti dei consumatori, giacché nel 2015 i viaggi e le vacanze hanno rappresentato il 52 % di tutti gli acquisti effettuati online e osserva che la fiducia dei consumatori verso questo settore e la percezione dell'affidabilità dell'ambiente online sono fattori essenziali per uno sviluppo adeguato delle PMI del settore turistico; è del parere che, consultando i siti, i consumatori debbano ricevere un'informazione corretta e non fuorviante, e che le imprese debbano adottare le misure necessarie per proteggere i consumatori e gli ospiti sotto il profilo della sicurezza;

13. ricorda l'importanza della protezione e dell'effettivo rispetto, sia online sia offline, dei diritti dei consumatori che prenotano ed effettuano viaggi, ivi comprese le persone con disabilità e a mobilità ridotta, per quanto concerne l'accessibilità, l'assistenza e l'accesso alle informazioni;

14. accoglie con favore l'accordo finale e l'adozione della direttiva sui viaggi "tutto compreso"; ritiene che le nuove norme apporteranno benefici considerevoli per i consumatori che intendono acquistare viaggi e servizi correlati tramite questo canale;

15. ribadisce il suo impegno a favore di norme rigorose in materia di sicurezza, intesa anche come security, a livello sia aereo che aeroportuale; plaude al fatto che si stia valutando l'adozione del concetto di controllo di sicurezza unico e che la Commissione abbia l'intenzione di promuovere l'adozione di tale approccio presso i suoi principali partner commerciali; appoggia, inoltre, l'intenzione della Commissione di mantenere tali norme rigorose alleggerendo al contempo l'onerosità dei controlli di sicurezza grazie al ricorso alle nuove tecnologie;

16. accoglie con favore il notevole aumento della connettività degli aeroporti all'interno dell'UE registrato negli ultimi dieci anni; deplora il fatto che alcune regioni siano ancora poco servite e che i consumatori nelle città, nelle regioni e nei paesi meno collegati risentano, pertanto, di uno svantaggio competitivo rispetto a quelli che risiedono presso gli hub principali; è del parere che, nel quadro della strategia per l'aviazione, debba essere rivolta particolare attenzione alle regioni meno connesse e agli aeroporti più piccoli, soprattutto nelle regioni ultraperiferiche e meno popolate, e che le conclusioni della Corte dei conti europea in tale ambito debbano essere tenute debitamente in considerazione[1]; sottolinea la necessità di rivedere la direttiva sui diritti aeroportuali ed esorta la Commissione a valutare l'impatto negativo dei diritti attualmente applicati nel campo dell'aviazione;

17. invita la Commissione a valutare se le pratiche per cui i consumatori sono tenuti a pagare cifre elevate per i bagagli o per i servizi di biglietteria se non acquistati prima del check-in o dell'arrivo alla porta di imbarco da parte del consumatore sono leali;

18. plaude all'ambizione della Commissione di consolidare la responsabilità normativa dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA); sottolinea che le considerazioni legate alla sicurezza, intesa anche come security, devono essere al centro di qualsiasi sforzo volto a migliorare le prestazioni e l'efficienza del mercato unico europeo dell'aviazione, onde assicurare che i consumatori continuino a nutrirvi fiducia e che il settore dell'aviazione dell'UE sia competitivo a livello globale; sottolinea la necessità di sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive per assicurare una cultura del rispetto delle norme e elevati standard di sicurezza, intesa anche come security, nel settore dell'aviazione dell'UE;

19. ricorda che i consumatori devono sempre poter contare su una procedura per presentare reclami agli operatori e per chiedere un rimborso; ritiene che tale procedura dovrebbe essere messa a disposizione in modo tale da non dissuadere i consumatori dall'esercizio dei propri diritti e dovrebbe essere chiaramente indicata ai consumatori; invita la Commissione a collaborare strettamente con gli organismi nazionali di applicazione per assicurare che gli operatori rispettino tali requisiti;

20. ritiene, pur riconoscendo il potenziale offerto dalla rapida crescita dell'uso dei droni, che la sicurezza dei passeggeri, intesa anche come security, rappresenti una priorità e invita,

[1] "Le infrastrutture aeroportuali finanziate dall'UE: un impiego non ottimale delle risorse", Corte dei conti europea (21/2014).

pertanto, la Commissione a elaborare un quadro adeguato per assicurarne un uso sicuro nell'UE;

21. chiede alla Commissione di fornire ulteriori informazioni sulle misure che intende adottare rispetto ai siti web per la comparazione dei prezzi nel settore del trasporto aereo, che rischia di rivelarsi controproducente per i consumatori se presentata in modo sleale, accordando un trattamento preferenziale sulla base di accordi commerciali;

22. sottolinea la necessità che gli agenti e gli operatori aerei promuovano il numero di emergenza europeo, "112", nei rispettivi siti Internet e biglietti elettronici;

23. sottolinea l'importanza di mantenere standard elevati e un approccio coordinato fra gli Stati membri in ambiti connessi con il settore dell'aviazione, come il turismo, l'occupazione, la politica dei consumatori e l'ambiente, anche sotto il profilo della riduzione dell'inquinamento acustico e della qualità dell'aria.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Approvazione	14.7.2016
Esito della votazione finale	+: 31 –: 0 0: 2
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Vicky Ford, Ildikó Gáll-Pelcz, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Sergio Gutiérrez Prieto, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Jiří Maštálka, Eva Paunova, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Richard Sulík, Róża Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Jan Philipp Albrecht, Pascal Arimont, Kaja Kallas, Julia Reda, Ulrike Trebesius, Lambert van Nistelrooij, Kerstin Westphal
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Gesine Meissner, Lieve Wierinck

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

Approvazione	26.1.2017
Esito della votazione finale	+: 32 –: 7 0: 3
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Ţapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Michael Gahler
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Dariusz Rosati