

Dictamen del Comité de las Regiones sobre el tema «Cielo Único Europeo II»

(2009/C 120/10)

EL COMITÉ DE LAS REGIONES,

- destaca que el transporte aéreo reviste una gran importancia para el desarrollo económico y social, la competitividad y el bienestar, tanto a escala regional como en toda Europa;
- considera que conviene tener en cuenta el entorno de actividad nacional y/o regional a la hora de establecer unos objetivos de rendimiento para toda Europa, ya que no resulta coherente fijar los mismos objetivos a las regiones de tráfico abundante que a las de tráfico escaso. Es importante mantener el control de tránsito aéreo AFIS (Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo) y no obligar a todos los aeródromos a adoptar unos servicios de ATC que supondrían un incremento de los costes para los aeródromos más pequeños. Los entes locales y regionales son los mejor situados para prestar atención a esta circunstancia;
- presupone que la propuesta para financiar los proyectos comunes por medio de los cánones de transporte se detallará también por lo que respecta al uso de otras posibles financiaciones, y que se estudiará la manera de que las instancias nacionales o regionales beneficiadas por un proyecto común puedan participar en la toma de decisiones respectiva;
- atendiendo al principio de subsidiariedad, recomienda que se limiten las competencias otorgadas a la AESA para que se apliquen únicamente a los aeródromos que operan con tráfico profesional por IFR (vuelo por instrumentos);
- considera importante que las normas de aplicación relativas a los aeródromos se elaboren en relación con el nivel de exigencia, la calidad de las actividades y el volumen de tráfico del aeródromo, teniendo especialmente en cuenta los aeródromos de escaso tráfico y su número de trabajadores.

Ponente: Sra. Lea Saukkonen (FI/PPE), miembro suplente del Consejo Municipal de Helsinki

Textos de referencia

«Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 y (CE) n° 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación» — COM(2008) 388 final — 2008/0127 (COD)

Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Cielo Único Europeo II: Hacia una aviación más sostenible y más funcional» — COM(2008) 389 final

«Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 06/23/CEE del Consejo» — COM(2008) 390 final — 2008/0128 (COD)

I. RECOMENDACIONES POLÍTICAS

EL COMITÉ DE LAS REGIONES,

Introducción

1. destaca que el transporte aéreo reviste una gran importancia para el desarrollo económico y social, la competitividad y el bienestar, tanto a escala regional como en toda Europa. Esta modalidad de transporte garantiza una conexión rápida y flexible entre las distintas regiones europeas y con el resto del mundo;

2. se muestra convencido de que un incremento del rendimiento del sistema europeo de aviación no sólo puede reportar ventajas económicas, sino que también servirá para mejorar la flexibilidad y la seguridad de los desplazamientos, y considera que se deberán tener más en cuenta las cuestiones relacionadas con la protección medioambiental y los desafíos que plantea el cambio climático;

3. hace hincapié en que, si bien se deben desarrollar y mejorar la capacidad y las posibilidades de cooperación entre las autoridades nacionales con vistas a su funcionamiento como una unidad eficaz en el seno de un mismo bloque funcional de espacio aéreo, esta cooperación deberá materializarse también en forma de una actividad conforme a las normas consensuadas en la Unión;

4. reitera que los aeródromos regionales deben percibirse como un elemento ventajoso y de extrema importancia para el desarrollo de la vida económica local y regional. También se reafirma en la idea de que el transporte aéreo ha cobrado una mayor importancia social y económica a raíz de la ampliación de la Unión ⁽¹⁾;

5. llama la atención de la Comisión sobre las grandes diferencias que existen entre los distintos aeropuertos europeos. Los requisitos, tanto en relación con la gestión del tráfico como con la seguridad, difieren en gran medida si se comparan los aeropuertos de las grandes ciudades europeas con los aeródromos situados en regiones periféricas de escasa densidad demográfica o en archipiélagos;

Generalidades

6. señala que la modificación que se propone en relación con el Cielo Único Europeo forma parte de un bloque más amplio, en el que se incluyen también una propuesta para ampliar las competencias de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) a los servicios de gestión del tránsito aéreo (GTA), los servicios de navegación aérea (SNA) y los aeródromos;

7. señala que este conjunto de reglamentos pretende reforzar la actividad del tráfico aéreo para que ni las fronteras ni los límites nacionales se conviertan en un obstáculo a la hora de garantizar el uso más eficaz posible del espacio aéreo o de cualquier otra actividad;

8. señala que esta propuesta se basa en el informe elaborado por el Grupo de Alto Nivel para el futuro marco reglamentario de la aviación y en el informe de la Comisión de Evaluación de Resultados de Eurocontrol titulado «Evaluación del impacto de la iniciativa sobre el Cielo Único Europeo en el rendimiento de la gestión del espacio aéreo»;

9. señala que esta propuesta se inscribe en el contexto de la valoración que está llevando a cabo la Comisión para comprobar si el actual sistema de gestión del tránsito aéreo europeo está llegando al límite de su rendimiento. Las principales causas de este problema son la falta de un planteamiento en red, un mercado aún pendiente de su completa desregulación, la inexistencia de la libre circulación en el mercado laboral de los controladores de tránsito aéreo y las disposiciones institucionales en materia de gestión del tránsito aéreo;

10. reconoce que las actividades relacionadas con el Cielo Único Europeo se verían reforzadas gracias a una regulación del rendimiento, un único marco para la seguridad, la adopción de nuevas tecnologías y la gestión de la capacidad aeroportuaria;

11. coincide con el principio de que el desarrollo sostenible del tráfico aéreo es un componente más de la gestión del tránsito aéreo, y considera que es necesario desarrollar los servicios de navegación aérea para crear un espacio aéreo único que dé respuesta a las necesidades de los usuarios;

12. acoge con satisfacción la sustitución de aquellas estructuras reglamentarias que se superpongan por un marco comunitario que cubra todas las fases de vuelo en la red del transporte aéreo;

⁽¹⁾ CDR 76/2005 y CDR 63/2004.

13. valora positivamente que el sistema de gestión del espacio aéreo se desarrolle con vistas a mejorar el rendimiento y tomando en consideración los aspectos relacionados con la seguridad, algo que redundará en interés de sus usuarios;
14. considera positivo que el desarrollo del sistema de transporte aéreo tenga presentes los aspectos medioambientales, de modo que las ventajas que reporta esta modalidad de transporte para la vida económica de las regiones puedan compaginarse de manera equilibrada con las necesidades que plantea la protección del medio ambiente;
15. acoge con agrado que se modifique la definición de bloque funcional del espacio aéreo para hacer hincapié en el rendimiento del servicio, lo cual mejora las posibilidades de que se cumplan los objetivos del Reglamento de un modo adecuado y teniendo en cuenta las necesidades de las distintas regiones;
16. cree justificado el plan general para la gestión del tránsito aéreo —el Plan Maestro ATM—, que consistiría en un documento para dirigir las tareas de desarrollo de esta actividad, y en cuyo contexto también se podrían desarrollar las actividades de los aeropuertos regionales como parte de la red de servicios del transporte aéreo;
17. considera que es importante introducir un sistema de regulación del rendimiento. Esta medida incluiría indicadores de rendimiento de ámbito comunitario, la supervisión periódica de las actividades de los servicios de navegación aérea y las redes, así como los procedimientos relacionados con la recogida de datos de todas las partes interesadas;
18. destaca la importancia que revisten la elaboración y aprobación de los planes de rendimiento a nivel nacional y regional a la hora de establecer unos objetivos vinculantes en materia de rendimiento. En el ámbito comunitario, conviene presentar únicamente objetivos de carácter general, que se pormenorizarían posteriormente a escala nacional y regional;
19. considera que es procedente exigir independencia a los órganos de control;
20. considera aceptable exigir que los Estados miembros no puedan negarse a designar a un prestador de servicios de navegación aérea alegando requisitos relacionados con una titularidad nacional conforme a la legislación del país o por la ubicación de su lugar de actividad;
21. aun teniendo en cuenta el gran desafío que plantea la creación, de aquí a 2012, de los bloques funcionales del espacio aéreo, considera que es una tarea factible que, sin embargo, requerirá una estrecha cooperación entre los Estados miembros, los órganos de control nacionales, los prestadores de servicios y los aeropuertos;
22. considera que si se especifican los datos económicos de los prestadores de los servicios y se adoptan medidas para evitar el cruce de subvenciones entre los servicios de navegación aérea para el control del tráfico aéreo regional y para los aeropuertos se imprime también una mayor transparencia a los criterios que determinan los pagos;
23. considera que la evaluación de los cánones de transporte para los próximos años forma parte de la planificación a largo plazo de las actividades de los servicios de navegación aérea. La propuesta para comprometerlos por varios años puede facilitar a los propios usuarios del espacio aéreo la planificación de sus actividades, siempre y cuando puedan hacerse una idea de los costes de los años venideros;
24. destaca la propuesta que prevé la publicación por parte de la Comisión, a más tardar en el plazo de cuatro años, de un estudio prospectivo y, si fuera necesario, de una propuesta para aplicar los principios del mercado a los distintos servicios de navegación aérea en ámbitos como la comunicación, la navegación, la vigilancia, la meteorología y la información aeronáutica. La rentabilidad forma parte de una actividad normal, aunque también cabe señalar la imposibilidad de prestar en las regiones de tráfico escaso unos servicios de navegación aérea de una manera rentable y/o que promueva la competencia;
25. considera apropiada la propuesta para suprimir las restricciones del bloque funcional de espacio aéreo únicamente al espacio aéreo superior. La nueva propuesta brinda mejores posibilidades para la realización del Cielo Único Europeo y para una actividad fluida del tráfico aéreo;
26. considera válida la propuesta de crear una Región Única de Información de Vuelo Europea (EFIR) para que la Comunidad y los Estados miembros soliciten su reconocimiento por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), pero no la juzga urgente puesto que no se han expuesto las ventajas concretas que reportaría dicha iniciativa;
27. cree que es importante encontrar soluciones adecuadas a la hora de evaluar la organización de las labores de gestión de la red y otras tareas relacionadas, así como plantearse el modo de aprovechar la experiencia de Eurocontrol en la reorganización de las actividades;
28. considera importante, con vistas a lograr un tráfico aéreo fluido y eficaz, la propuesta de implantar un sistema coherente para las franjas horarias de llegadas y salidas en los planes de aviación y en los aeropuertos y, en caso necesario, también una coordinación con las regiones vecinas;
29. cree que es necesario garantizar un elevado nivel de seguridad aérea en Europa y se muestra favorable a la ampliación de las competencias de la AESA. Una normativa elaborada a instancias de una única agencia, con un contenido armonizado y aplicable de la manera más uniforme posible en todo el territorio de la Comunidad constituye un instrumento inmejorable para fomentar la seguridad aérea y reducir, al mismo tiempo, los problemas que la aplicación de normas distintas ocasiona a los profesionales del transporte aéreo y a la aviación;
30. considera que el ámbito de aplicación de la propuesta para ampliar las competencias de la AESA es demasiado extenso y puede dar pie a unas exigencias desmedidas, especialmente para los pequeños aeródromos regionales, que verían así dificultadas sus actividades;
31. considera importante que las actividades de la AESA se centren en las cuestiones de seguridad, de modo que el perfil de sus funciones se mantenga claro;
32. considera imprescindible promover a todos los niveles la cooperación entre la aviación civil y la aviación militar para garantizar la mayor funcionalidad de la red de transporte aéreo y permitir el cumplimiento de sus objetivos de rendimiento;

II. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

33. opina que conviene tener en cuenta el entorno de actividad nacional y/o regional a la hora de establecer unos objetivos de rendimiento para toda Europa, ya que no resulta coherente fijar los mismos objetivos a las regiones de tráfico abundante que a las de tráfico escaso. Es importante mantener el control de tránsito aéreo AFIS (Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo) y no obligar a todos los aeródromos a adoptar unos servicios de ATC que supondrían un incremento de los costes para los aeródromos más pequeños. Los entes locales y regionales son los mejor situados para prestar atención a esta circunstancia;

34. considera importante que la recogida de datos para la evaluación de los niveles de actividad tenga en cuenta las prácticas ya existentes en relación con la redacción de informes;

35. a fin de garantizar la transparencia, considera relevante que la presentación desglosada de ingresos y gastos por parte de los prestadores de servicios pueda adaptarse, en caso de que dispongan de ellas, a sus prácticas contables;

36. presupone que la propuesta para financiar los proyectos comunes por medio de los cánones de transporte se detallará también por lo que respecta al uso de otras posibles financiación, y que se estudiará la manera de que las instancias nacionales o regionales beneficiadas por un proyecto común puedan participar en la toma de decisiones respectiva;

37. considera necesario aclarar las modificaciones previstas al sistema de pagos para averiguar cómo se comprometerán los cánones del transporte por varios años y cómo unos prestadores de servicios que se rigen por principios empresariales podrán prever en sus gastos salariales y operativos, como parte de la gestión de los riesgos empresariales, los cambios que tengan lugar durante el período contractual. El mejor ámbito para llevar a cabo un estudio de estas características es el nacional y/o regional;

38. recomienda puntualizar un aspecto de gran importancia para la actividad como es la gestión de las redes y de sus correspondientes actividades, en lugar de la referencia incluida en la propuesta actual, que reviste un carácter extremadamente general. Con esta actuación se podría evaluar mejor tanto sus repercusiones como la manera de que los usuarios del espacio aéreo y los prestadores de los servicios de navegación aérea puedan participar adecuadamente en el proceso de decisiones que los afecten en lo tocante a las reformas de las estructuras administrativas;

39. atendiendo al principio de subsidiaridad, recomienda que se limiten las competencias otorgadas a la AESA para que se apliquen únicamente a los aeródromos que operan con tráfico profesional por IFR (vuelo por instrumentos);

40. considera importante que las normas de aplicación relativas a los aeródromos se elaboren en relación con el nivel de exigencia, la calidad de las actividades y el volumen de tráfico del aeródromo, teniendo especialmente en cuenta los aeródromos de escaso tráfico y su número de trabajadores;

41. considera importante que, para lograr una buena regulación por lo que respecta a la propuesta para ampliar las competencias de la AESA,

- se compruebe que las actividades correspondientes a los servicios de navegación aérea se corresponden con las definiciones de la OACI;

- se vele por evitar repeticiones y duplicación de los procedimientos —por ejemplo en materia de licencias— entre la propuesta por la que se modifica el reglamento relativo a las competencias de la AESA y los reglamentos relacionados con el Cielo Único Europeo;

- se asegure la existencia de suficientes disposiciones de transición u otros instrumentos para garantizar la continuidad de los permisos concedidos en virtud de la Directiva 2006/23/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo —que ahora se propone derogar—, incluso después de la entrada en vigor del nuevo Reglamento;

- se detalle la definición de los equipos de aeródromo que recaen en el ámbito de aplicación del Reglamento para que se limite únicamente a aquellos equipos que influyan en la seguridad de los vuelos;

- se explique con mayor detalle la obligación que se propone a efectos de los explotadores de los aeródromos en el sentido de que «se elaborarán y actualizarán datos de interés en relación con el aeródromo y los servicios disponibles», para que se limite únicamente a aquellos datos que resulten esenciales para los profesionales de la aviación, y

- se examine la obligación propuesta en relación con el cumplimiento de los procedimientos sobre suministro de carburante y evitar así la imposición a los operadores de los aeropuertos de tareas de vigilancia que corresponden a las autoridades.

Bruselas, 12 de febrero de 2009.

El Presidente
del Comité de las Regiones
Luc VAN DEN BRANDE