



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 15.3.2007  
COM(2007) 103 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO**

**Situação do projecto de realização do sistema europeu de nova geração para a gestão do tráfego aéreo (SESAR)**

## COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

### Situação do projecto de realização do sistema europeu de nova geração para a gestão do tráfego aéreo (SESAR)

#### 1. INTRODUÇÃO

A Comissão adoptou em 25 de Novembro de 2005 uma comunicação que apresentava os desafios para o desenvolvimento do transporte aéreo na Europa nos próximos vinte anos e propunha um regulamento do Conselho relativo à constituição de uma empresa comum para a gestão de um projecto ambicioso de modernização do controlo do tráfego aéreo na Europa, o SESAR (*Single European Sky ATM Research*).

Esta proposta foi discutida no Conselho, no Parlamento e no Comité Económico e Social Europeu. O parecer do Comité foi adoptado em 6 de Julho de 2006<sup>1</sup> e o do Parlamento em 14 de Novembro de 2006<sup>2</sup>, tendo o regulamento sido finalmente adoptado pelo Conselho em 27 de Fevereiro de 2007.

Na sua sessão de 9 de Junho de 2006, o Conselho adoptou conclusões, salientando a importância do projecto SESAR para a Europa e solicitando à Comissão que lançasse as medidas preparatórias para a constituição da empresa comum SESAR. O Conselho solicitou ainda à Comissão que fizesse um levantamento da situação do projecto SESAR, com destaque para o avanço da fase de definição, e que apresentasse as perspectivas de participação do sector industrial no financiamento do projecto.

O objecto da presente comunicação é informar o Conselho e o Parlamento sobre o adiantamento do SESAR e, em especial, sobre a participação do sector industrial na fase de desenvolvimento do projecto.

#### 2. CONTEXTO

Em pouco mais de um ano, o contexto do controlo do tráfego aéreo na Europa evoluiu relativamente pouco. O tráfego está em evolução constante (crescimento médio de +4,1% em 2006 em relação a 2005<sup>3</sup>), em conformidade com as previsões. Pode-se desde já observar, contudo, que o tráfego se aproxima dos limiares de saturação e que bastará um acontecimento crítico (nevoeiro, mau tempo, avaria, etc.)<sup>4</sup> para gerar atrasos importantes no conjunto da rede europeia.

Ainda que a segurança aérea na Europa tenha sido satisfatória ao longo de 2006, nomeadamente com a aplicação de medidas a nível comunitário, como a “lista negra”, para reforçar a protecção dos cidadãos europeus contra as companhias aéreas consideradas pouco

---

<sup>1</sup> TEN 232 Joint Undertaking SESAR

<sup>2</sup> P6\_TA-PROV(2006)0484

<sup>3</sup> Fonte: Eurocontrol

<sup>4</sup> Podemos citar, por exemplo, as difíceis condições climáticas do Verão de 2006, a crise no aeroporto de Heathrow em Agosto de 2006, etc.

seguras, diversos acidentes noutras regiões do mundo – alguns dos quais, com toda a verosimilhança, imputáveis em sentido lato ao controlo do tráfego aéreo<sup>5</sup> – recordam que a segurança nunca é um dado adquirido, mas um esforço permanente.

O Céu Único Europeu, criado em 2004, continua a progredir, nomeadamente com a instituição de autoridades nacionais de supervisão, responsáveis pela tutela dos prestadores de serviços de navegação aérea, e com a adopção de 7 regulamentos de execução e mais de 15 mandatos em curso, confiados ao Eurocontrol para a preparação de novas regras de execução.

O Céu Único avança também em termos geográficos, com a assinatura dos acordos sobre a construção de um Espaço de Aviação Comum Europeu (EACE), que torna o acervo comunitário, incluindo o Céu Único, extensivo aos países vizinhos da União Europeia. Este acordo EACE reúne, numa primeira fase, países do Sudeste da Europa, bem como a Islândia e a Noruega.

O quadro institucional da aviação civil europeia está também a evoluir, nomeadamente com o reforço da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA), que, a prazo, deverá tornar-se a autoridade responsável pelo conjunto das actividades associadas à segurança aeronáutica na Europa. O Vice-Presidente Jacques Barrot pediu a um grupo de peritos de alto nível que reflectisse na evolução do contexto regulamentar e institucional na Europa. Os trabalhos deste grupo, a concluir em Julho de 2007, contribuirão de modo decisivo para o relatório intercalar sobre o Céu Único, que a Comissão deve apresentar em 2008<sup>6</sup>.

No domínio técnico, foram lançadas diversas acções, tendentes sobretudo a minimizar o impacto ambiental dos voos. Com efeito, a Comissão lançou com o Eurocontrol um estudo de viabilidade para a concepção de uma ferramenta que permita conhecer o impacto preciso de cada voo na Europa. Por outro lado, no âmbito do memorando de cooperação assinado com os serviços responsáveis pela aviação civil nos Estados Unidos (*Federal Aviation Administration* – FAA), a Comissão lançou um programa de demonstração de procedimentos ecológicos para a gestão dos voos.

Ainda que o Céu Único na Europa esteja em bom caminho, continuam por eliminar obstáculos de vulto:

- A capacidade do sistema está no limite.
- As tecnologias são obsoletas.
- A multiplicidade de sistemas técnicos diferentes é preocupante, nomeadamente para a segurança aérea.
- É necessária uma abordagem centrada na realidade dos fluxos de tráfego e não nos condicionalismos geográficos.

O projecto SESAR é o único meio capaz de lograr a revolução tecnológica que se impõe neste domínio e terminar a obra de construção de um céu único europeu, iniciada em 2004.

---

<sup>5</sup> Nomeadamente, a colisão no ar entre um Boeing 737 e um Embraer Legacy, no Brasil, em 29 de Setembro de 2006.

<sup>6</sup> Este grupo é presidido pela Dra. Tammenoms Bakker.

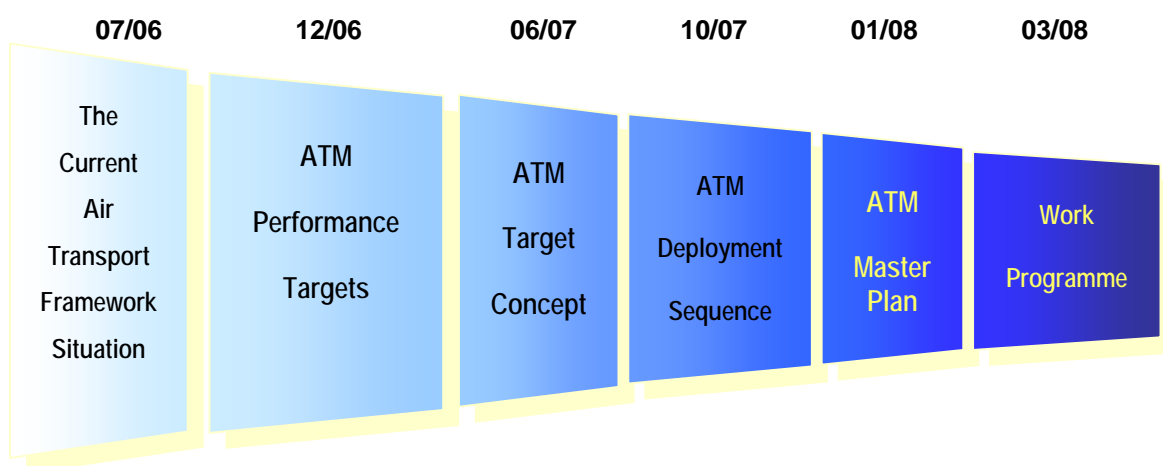
### 3. AVANÇO DA FASE DE DEFINIÇÃO DO SESAR

A fase de definição (2004-2008) é da responsabilidade do Eurocontrol, o organismo europeu de segurança da navegação aérea, e é cofinanciada pela Comunidade Europeia (30 milhões de euros, do orçamento das Redes Transeuropeias – Transportes).

Na sequência de um processo de concurso, o Eurocontrol celebrou, em Novembro de 2005, um contrato para a execução dos trabalhos da fase de definição, com um consórcio de 30 empresas representativas do conjunto da comunidade aeronáutica europeia. Foi dada importância bem destacada aos utentes do espaço aéreo, que presidem ao comité executivo do consórcio e participam activamente nos trabalhos.

De notar que os representantes do pessoal, assim como as autoridades militares, têm participação nos trabalhos do consórcio. De modo idêntico, no interesse da interoperabilidade com as outras regiões do mundo, participam nos trabalhos da fase de definição sociedades não-europeias (Honeywell, Boeing, Rockwell).

O projecto está organizado em seis etapas, cada uma das quais sancionada por um relatório (D1, ..., D6), como se pode ver no diagrama seguinte :



**Fig. 1 - Etapas da fase de definição**

A cada etapa do projecto, o consórcio organiza um seminário de apresentação dos seus trabalhos à comunidade aeronáutica. Os três seminários realizados até ao momento<sup>7</sup> atraíram um número crescente de participantes, nomeadamente de sociedades e organizações extracomunitárias que, deste modo, são regularmente consultadas e podem apresentar os seus contributos para os trabalhos do SESAR.

***O avanço dos trabalhos da fase de definição está em conformidade com as previsões.***

<sup>7</sup> Organizados pelo consórcio no centro de conferências da IATA, em Genebra, a 28 de Março e 12 de Setembro de 2006 e a 24 de Janeiro de 2007.

Ao cabo de mais de um ano de existência, e após uma fase de crescendo (mais de 600 pessoas trabalham na fase de definição), todos os relatórios foram entregues em conformidade com o calendário inicial.

Em particular, o relatório da etapa **D1, publicado em 31 de Julho de 2006**, faz uma avaliação do contexto societal, económico e operacional da aviação na Europa de hoje. Insiste em diversas deficiências actuais do sistema de controlo do tráfego aéreo europeu, cujo impacto económico para a aviação é **avaliado em cerca de 4,4 mil milhões de euros, valor a comparar com os 7 mil milhões de euros do custo total do sistema**<sup>8</sup>. O relatório D1 aponta ainda um ambiente institucional e técnico complexo, que urge simplificar. Conclui ser indispensável uma abordagem que tenha por base a eliminação da fragmentação na Europa e o respeito de objectivos de desempenho e que ofereça, em geral, maior flexibilidade a todos os agentes económicos do transporte aéreo.

No relatório **D2, publicado em 22 de Dezembro de 2006**, o consórcio propõe uma panorâmica da evolução do sector nos próximos quinze anos, bem como uma definição precisa dos critérios de desempenho nos quais se deve basear o desenvolvimento das novas gerações de sistemas de controlo. **A indústria assume, em especial no relatório D2, os ambiciosos objectivos relativos à concepção dos novos sistemas: triplicação da capacidade, redução do custo unitário a metade, multiplicação da segurança por 10**. Em contrapartida, no respeitante aos objectivos ambientais, o SESAR não logrou, na presente fase, apresentar objectivos quantificados, independentemente das escolhas operacionais e técnicas que serão apresentadas no relatório D3. O relatório D2 identificou ainda diversas iniciativas a curto prazo com potencial para produzir ganhos significativos, estimados entre 500 e 1000 milhões de euros por ano.

A fase de definição vence o que sempre foi uma grande debilidade no sector do controlo do tráfego aéreo: todos os intervenientes se congregam em torno de um mesmo objectivo, devendo, em conjunto, formar opiniões e formular escolhas em relação às quais estarão prontos a empenhar-se. O projecto está bem encaminhado.

#### **4. ELEMENTOS DO CONCEITO OPERACIONAL SESAR**

Um dos elementos fundamentais do SESAR é o conceito operacional, isto é, uma visão técnica e operacional do modo de operação do sistema de controlo do tráfego aéreo de amanhã. A visão que a fase de definição propõe é ao mesmo tempo revolucionária e pragmática.

##### **4.1. Uma revolução tecnológica**

Conforme assinalámos anteriormente<sup>9</sup>, a infra-estrutura técnica actual do controlo do tráfego aéreo não permitirá provavelmente responder aos novos desafios que um desenvolvimento sustentável do transporte aéreo europeu implica.

---

<sup>8</sup> 2 mil milhões de euros atribuíveis à ineficiência económica, 1,4 mil milhões a voos não optimizados, mil milhões a atrasos.

<sup>9</sup> Comunicação da Comissão ao Conselho relativa ao projecto de realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR) e à constituição da empresa comum SESAR – COM(2005) 602.

É deplorável que as capacidades tecnológicas das novas gerações de aeronaves (mas também das gerações actuais) não possam ser utilizadas em pleno devido à obsolescência dos equipamentos em terra e dos meios de telecomunicação entre terra e a aeronave. Além disso, todos os progressos que as tecnologias espaciais (GALILEO, SATCOM, etc.) têm viabilizado devem poder ser plenamente aproveitados no domínio do controlo do tráfego aéreo.

O SESAR propõe, pois, que o conceito se articule em torno dos seguintes elementos:

– Operações baseadas numa melhor previsão

O sistema de controlo do tráfego aéreo é hoje essencialmente *reactivo*: o conhecimento do controlador aéreo em terra sobre a trajectória real da aeronave é tão impreciso que a capacidade de previsão dos problemas se torna extremamente limitada, implicando uma pressão operacional enorme sobre os operadores (controladores do tráfego aéreo e pilotos).

No âmbito do SESAR, a previsão dos problemas será possibilitada:

- (a) Por procedimentos de colaboração na tomada de decisões, implicando a partilha de informações relevantes e discussões/negociações estruturadas entre os diversos intervenientes (aeroportos, controlo do tráfego aéreo, utentes do espaço aéreo), o que permitirá afectar de maneira precisa o tráfego a infra-estruturas aéreas (“auto-estradas” aéreas, aproximações ecológicas, etc.), tendo em conta os interesses da segurança (repartir o tráfego), da economia (respeitar, o mais possível, os imperativos dos utentes do espaço aéreo), do ambiente (minimizar o impacto ambiental dos voos)<sup>10</sup>;
- (b) Por um melhor conhecimento dos dados meteorológicos, cuja incerteza é um dos factores mais importantes de perturbação nas previsões de trajectória. As aeronaves poderão servir de captadores de dados meteorológicos e, desse modo, difundir informações precisas sobre as condições atmosféricas em altitude, a fim de melhorar as previsões meteorológicas<sup>11</sup>;
- (c) Pela fusão das diversas representações da “trajectória” numa só, a estabelecida pelos calculadores de bordo das aeronaves<sup>12</sup>. As exigências do operador aéreo (por exemplo, hora de chegada bem determinada, custo ou tempo de voo mínimo, flexibilidade em relação à hora de partida, etc.<sup>13</sup>) serão plenamente tidas em conta na trajectória acordada com o controlo do tráfego aéreo;
- (d) Por um acompanhamento preciso da “trajectória” prevista, nomeadamente graças à navegação por satélite (GALILEO), que permitirá às aeronaves posicionarem-se com grande precisão<sup>14</sup>.

---

<sup>10</sup> Estas discussões concretizar-se-ão nomeadamente sob a forma de um plano de gestão da rede (*Network Operations Plan*).

<sup>11</sup> Este tipo de informação poderá também ser útil na compreensão dos fenómenos de rasto ou esteira de condensação a grande altitude (*contrails*).

<sup>12</sup> Actualmente, as trajectórias calculadas pelos sistemas de bordo (*Flight Management Systems*) diferem de facto das calculadas pelos sistemas de controlo do tráfego aéreo a partir do solo (*Flight Data Processing Systems*), o que é uma importante fonte de incoerências.

<sup>13</sup> A fase de definição do SESAR reúne todos os elementos na denominação “*business trajectory*”.

<sup>14</sup> Métodos ditos de *Required Navigation Performance*, que atribuem uma margem de erro máxima à aeronave.

– Instauração de uma rede de telecomunicações eficiente

O sistema actual de controlo do tráfego aéreo baseia-se principalmente em troca de informações por rádio entre terra e a cabina de pilotagem. Um **anacronismo**, de certo modo, pois trata-se de tecnologias da década de 1950, mas também uma sobrecarga de trabalho para os operadores, comportando ademais riscos consideráveis de erro e má compreensão e, logo, problemas de segurança dos voos.

O SESAR instaurará portanto uma rede eficiente de ligações de dados entre terra e a aeronave, permitindo nomeadamente a supracitada troca de informações precisas sobre as ‘trajectórias’.

A rede de telecomunicações permitirá ainda ao conjunto dos intervenientes em presença aceder, eficaz e simultaneamente, à informação sobre o estatuto dos voos. Assim, a companhia aérea poderá saber exactamente onde se encontram as suas aeronaves e o respectivo lugar na “fila” de chegada ao aeroporto; o aeroporto poderá saber com precisão como decorrem as diversas operações de preparação dos voos e quando pode ser aberta a porta de embarque; todas as informações operacionais passarão a estar disponíveis para fins de segurança, o que permitirá uma melhor previsão das situações potencialmente críticas e uma reacção mais rápida e adequada.

– Meios adaptados para uma utilização óptima dos aeroportos

É previsível que os aeroportos europeus se tornem cada vez mais um elemento crítico no desenvolvimento do transporte aéreo. O SESAR propõe diversas tecnologias ou procedimentos operacionais que permitirão gerir melhor os movimentos aeroportuários:

- (a) As aproximações em descida contínua<sup>15</sup>, para reduzir as emissões sonoras e gasosas na aterragem (em cooperação com outras iniciativas, como o “Clean sky”);
- (b) Melhor previsão e detecção dos fenómenos de turbulência de rasto ou esteira, para aproximar as aeronaves quando o risco de formação destes turbilhões de ar for ténue;
- (c) Sistemas modernos de planificação dos movimentos aeroportuários, incluindo os lugares nas filas de partida e de chegada, para, em especial, reduzir o número de incursões na pista<sup>16</sup> e minimizar os tempos de espera em terra com os motores ligados, o que é dispendioso para os operadores aéreos e gera emissões consideráveis;
- (d) Novas tecnologias de captosres (infravermelhos, por exemplo), associadas a novas técnicas de síntese de imagem, para reconstituir condições de visibilidade nominais, para se poder operar de noite e com mau tempo nas melhores condições;

---

<sup>15</sup> *Continuous Descent Approaches*

<sup>16</sup> ...que continuam a ser um factor importante de acidentes em terra...

- (e) Processos decalcados dos “melhores da classe”, para generalizar a aplicação das técnicas e processos que tenham dado provas em diversas plataformas de todo o mundo.

– Automatização acrescida dos instrumentos de controlo do tráfego aéreo que auxiliam os operadores

O conceito operacional SESAR prevê manter o operador no centro da tomada de decisões. A automatização permitirá reduzir significativamente a pressão sobre os operadores e ajudá-los a gerir o aumento do tráfego. Em qualquer caso, os operadores continuarão a desempenhar o papel crucial de garantes da segurança dos voos, embora o teor das suas tarefas se vá alterar.

Com efeito, as tecnologias e os processos operacionais desenvolvidos no SESAR permitirão repartir o volume de trabalho entre o controlador em terra e o piloto: por exemplo, quando este último está em melhores condições de lidar com certos condicionalismos (manter uma determinada distância em relação à aeronave precedente na aproximação, etc.).

Entre os instrumentos e sistemas automatizados que deverão ser produzidos, citem-se:

- (a) Todos os instrumentos de planificação e apoio à negociação das trajectórias;
- (b) Os instrumentos de atribuição e modificação das trajectórias, incluindo os de detecção e resolução de conflitos;
- (c) Os instrumentos automatizados de gestão dos movimentos em terra e das descolagens e aterragens;
- (d) Os instrumentos de visualização do tráfego circundante na cabina do piloto;
- (e) Os instrumentos de acompanhamento da conformidade das trajectórias.

## **5. ACTIVIDADES PREPARATÓRIAS DA CONSTITUIÇÃO DA EMPRESA COMUM SESAR**

Mandatada pelas conclusões do Conselho de 9 de Junho de 2006 para lançar as medidas preparatórias da constituição da empresa comum SESAR, a Comissão encetou contactos com diversos membros potenciais e discussões preliminares com o Eurocontrol. O resultado dessas discussões é apresentado no parágrafo seguinte.

### **5.1. Posicionamento dos membros fundadores**

#### Comunidade Europeia

A participação financeira da Comunidade Europeia na empresa comum SESAR é estimada em 700 milhões de euros. Esta contribuição provirá das verbas do Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento (PQID) e do Programa das Redes Transeuropeias – Transportes (RTE-T), sob a forma de subvenções segundo as regras específicas de cada instrumento.



O orçamento total que a Comissão prevê no âmbito do **7.º PQID**, para o período 2007-2013, é avaliado e limitado a **350 milhões de euros**. Para a aplicação do 7.º PQID, o programa específico “Cooperação”<sup>17</sup> identifica o SESAR na área temática “Transportes (incluindo a aeronáutica)”. O programa de trabalho de 2007 para este programa específico<sup>18</sup> reserva um montante de 10 milhões de euros para a empresa comum no exercício de 2007.

No âmbito do **programa RTE-T**, a Comissão tenciona inscrever um montante estimado em **350 milhões de euros** para o SESAR no programa plurianual 2007-2013, a adoptar com base no novo regulamento RTE-T (em fase final do processo de co-decisão). O SESAR é identificado como projecto essencial e, a esse título, inserido nas *prioridades horizontais*.

Previsão indicativa da repartição da contribuição comunitária para a empresa comum SESAR:

(Montantes indicativos, em M€)

|                 | 2007      | 2008      | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | TOTAL      |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| <b>7.º PQID</b> | <b>10</b> | <b>65</b> | <b>75</b> | <b>50</b> | <b>50</b> | <b>50</b> | <b>50</b> | <b>350</b> |
| <b>RTE-T</b>    | <b>50</b> | <b>50</b> | <b>50</b> | <b>50</b> | <b>50</b> | <b>50</b> | <b>50</b> | <b>350</b> |

### Eurocontrol

O Conselho Provisório de 8 de Fevereiro de 2006 confirmou a participação do Eurocontrol na empresa comum SESAR enquanto membro fundador e ratificou o princípio de participação financeira da organização no montante de 700 milhões de euros.

### **5.2. Participação do sector industrial**

A Comissão recebeu de agentes industriais doze manifestações de interesse em se tornarem membros da empresa comum SESAR.

**O total dos investimentos que o sector industrial prevê para o SESAR atinge um montante preliminar de 900 a 1300 milhões de euros, correspondendo largamente à participação prevista.**

Numerosos outros agentes comunicaram também interesse em participar no projecto, ainda que não concretamente traduzido por cartas de intenções. Os fornecedores de serviços de navegação aérea de pequena ou média dimensão, em especial, ponderam a formação de um agrupamento idóneo que daria o seu contributo para o projecto.

A indústria está pronta a contribuir, essencialmente facultando ao projecto recursos técnicos, o que forma boas bases para uma parceria, na qual a investigação realizada no âmbito do SESAR servirá efectivamente de base ao desenvolvimento de produtos industriais e operacionais. A ideia de um “arquitecto industrial”, que asseguraria a direcção técnica dos trabalhos, consta de algumas propostas e merece reflexão mais exaustiva.

### *Avaliação das contribuições em espécie*

<sup>17</sup> Decisão do Conselho 2006/971/CE de 19.12.2006

<sup>18</sup> Decisão C(2006) 6839

Os montantes indicados pelos candidatos investidores serão objecto de verificação minuciosa e sistemática durante as negociações que terão lugar entre a empresa comum e os seus futuros parceiros; confirmam o empenho da indústria no projecto.

A metodologia de avaliação das contribuições em espécie inspira-se nos mecanismos conhecidos dos programas-quadro de investigação e desenvolvimento. Em tudo o que se refira a recursos humanos, estes contributos serão valorizados com base em custos efectivos e auditáveis. No que se refere à valorização de produtos ou à utilização de recursos materiais (aeronaves experimentais, simuladores, centros de controlo, etc.), será proposta uma metodologia transparente de avaliação dos contributos com base nos preços de mercado.

Diversos agentes de fora da Europa comunicaram o seu interesse em integrar o SESAR. A modernização do controlo do tráfego aéreo é um imperativo mundial, e diversos países, perante o crescimento considerável do seu tráfego aéreo, desejam investir nas novas tecnologias. A possibilidade de associar estes agentes à empresa comum é um dos pontos fortes da abordagem europeia.

#### *Repartição dos direitos de propriedade intelectual*

Os direitos de propriedade com origem nos resultados da fase de desenvolvimento pertencerão à empresa comum. Cada membro poderá ter acesso a estes resultados exclusivamente em relação às actividades de investigação, desenvolvimento e validação enquadradas no programa de trabalho do SESAR.

Em função dos pedidos que lhe forem formulados e das necessidades decorrentes da instalação dos novos sistemas, o Conselho de Administração decidirá as modalidades de atribuição dos direitos de exploração. No que respeita aos membros da empresa comum, essas modalidades deverão ser definidas nos acordos de adesão.

Tendo em conta o investimento público realizado, poderão ser concedidos aos Estados-Membros direitos de acesso aos resultados da fase de desenvolvimento, para fins estritamente não-comerciais.

#### *Transição entre a fase de desenvolvimento e a fase de instalação*

Aquando da cessação das actividades da empresa comum e em função da opção escolhida para a execução da fase seguinte, a transferência de todos os activos corpóreos e incorpóreos criados ou cedidos para o projecto será objecto de uma decisão do Conselho de Administração.

Esta decisão terá em conta o tipo de investimento realizado, os interesses expressos pelos investidores no âmbito dos respectivos acordos de adesão (direitos de exploração comercial, direitos de utilização, direitos de propriedade) e as necessidades do projecto decorrentes do assegurar da instalação das novas tecnologias numa base não-discriminatória.

### **5.3. Outras medidas preparatórias**

Um dos objectivos do SESAR é racionalizar o esforço de investigação e desenvolvimento na Europa em torno de um projecto comum e sob a responsabilidade da empresa comum. A Comissão empreendeu já o alinhamento, com o SESAR, dos projectos de I&D que

subvenciona ao abrigo do 6.º PQID, designadamente incluindo nos contratos cláusulas obrigatórias de alinhamento com os resultados da fase de definição do SESAR<sup>19</sup>.

Nas manifestações de interesse recebidas pela Comissão, diversos candidatos à participação na empresa comum exprimem claramente a vontade de alinhar os seus programas com o SESAR. O mesmo acontece com o Eurocontrol, que se compromete a não duplicar o esforço de investigação e desenvolvimento na Europa, efectuando uma parte importante dos seus trabalhos no âmbito do projecto SESAR.

**Pode-se, por conseguinte, desde já afirmar que, graças ao SESAR, teve início o processo de racionalização da investigação no domínio do controlo do tráfego aéreo.**

## **6. CONCLUSÃO**

O projecto SESAR, componente tecnológica do Céu Único Europeu e instrumento indispensável a um tráfego aéreo seguro e sustentável, suscita entusiasmo e compromissos firmes entre a comunidade aeronáutica europeia. A fase de definição, confiada ao Eurocontrol e a um consórcio industrial, cumpre os objectivos que lhe foram atribuídos e dá resultados promissores, que a indústria em sentido lato faz seus.

O sector industrial indicou claramente a sua vontade de contribuir para o projecto e de alinhar as suas próprias actividades com o projecto europeu SESAR. É já um passo significativo no sentido da modernização coordenada do controlo do tráfego aéreo na Europa.

---

<sup>19</sup> Para os projectos resultantes do 4.º convite da DG TREN à apresentação de propostas. Para os restantes projectos, deverão realizar-se negociações específicas.