



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 13.10.2003
COM(2003) 600 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO
EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE
LAS REGIONES**

Un marco coherente para el sector aeroespacial: respuesta al informe STAR 21

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

Un marco coherente para el sector aeroespacial: respuesta al informe STAR 21

1. INTRODUCCIÓN

En los últimos años, la Unión Europea ha establecido objetivos claros destinados a mejorar la seguridad y el bienestar económico de sus ciudadanos. En el Consejo Europeo de Colonia se reconoció la necesidad de acometer un esfuerzo sostenido para disponer de una base industrial y tecnológica competitiva y dinámica de defensa que contribuya a incrementar la capacidad de Europa para responder a las crisis internacionales. En el Consejo de Lisboa, los Jefes de Estado y de Gobierno fijaron para la Unión el objetivo estratégico de convertirse en la economía basada en el conocimiento más competitiva y dinámica del mundo para la próxima década. Este mensaje se vio reforzado en el Consejo de Barcelona, en el que se exigió la mejora significativa del esfuerzo general en I+D e innovación en la Unión. Más recientemente aún, en el Consejo de Salónica, se decidió que había llegado el momento de tomar medidas concretas en el ámbito de la defensa.

El sector aeroespacial europeo, al ser una industria de doble uso y altamente tecnológica y cualificada, ocupa una posición inmejorable para contribuir de manera significativa al cumplimiento de los objetivos económicos y estratégicos mencionados. Desempeña un papel crucial en el mantenimiento de la capacidad industrial y tecnológica europea para el transporte, la comunicación, la observación, la seguridad y la defensa. Contar con una industria aeroespacial competitiva a escala mundial es fundamental para el logro de los objetivos económicos y políticos europeos.

En la actualidad, Europa afronta el reto de crear un entorno que motive a su industria aeroespacial a conservar y mejorar su competitividad y contribuir así a lograr los principales objetivos de Europa. Con este motivo se creó el Grupo consultivo aeroespacial, compuesto por representantes de alto nivel de la industria y miembros de las instituciones comunitarias, al objeto de darle un nuevo enfoque al marco político y normativo que rige en la actualidad el ámbito aeroespacial en Europa, poner de relieve los fallos y plantear propuestas para su mejora. Dicho Grupo, en su informe (adjunto) «STAR 21: Revisión estratégica aeroespacial para el siglo XXI», expone su análisis y formula recomendaciones para crear un marco político y comercial coherente.

El informe mencionado ha sido objeto de extensos comentarios y debates desde su publicación en julio de 2002 y ha servido para situar en su contexto una serie de importantes iniciativas de la Comisión que tienen repercusión en el sector. Asimismo, ha contribuido a canalizar el apoyo de la industria a las iniciativas comunitarias en este ámbito.

El Grupo se reunió de nuevo en junio de 2003 para analizar los avances realizados. Examinó las principales iniciativas pertinentes que había puesto en marcha la Comisión o que habían progresado en el Consejo y observó con satisfacción el énfasis puesto por la Comisión en la necesidad de acelerar el ritmo para lograr los objetivos establecidos, así como en la importancia de suscitar un debate en las demás instituciones comunitarias acerca de los principales objetivos políticos en este ámbito.

Posición de la Comisión acerca del sector aeroespacial

A lo largo de la última década, la Comisión ha identificado con frecuencia el sector aeroespacial como un sector industrial clave para el cual era necesario establecer políticas de apoyo que mejorasen su competitividad en el ámbito mundial. En su Comunicación de 1997 «La industria aeroespacial europea ante el desafío global» [COM(1997) 466], la Comisión se centró en la necesidad urgente de consolidar el sector aeroespacial europeo, un aspecto en el que se han logrado avances considerables. Asimismo, en la Comunicación «La política industrial en la Europa ampliada» [COM(2002) 714], al reconocer la necesidad de garantizar la competitividad de las industrias europeas, y, en particular, de elaborar políticas adaptadas a la situación específica de los sectores industriales, la Comisión identificaba el sector aeroespacial como un ejemplo particular de sector cuyas actividades están gobernadas por factores específicos y hacía hincapié en la necesidad de que tanto la UE como los Estados miembros se comprometieran claramente en la mejora de la competitividad de la industria.

En el análisis del informe STAR 21, se llamó la atención sobre la necesidad de crear un mercado de defensa más rentable como requisito previo esencial para seguir mejorando la competitividad de la industria aeroespacial. Ya en 1997, la Comisión había señalado los problemas a los que se enfrentaban las industrias europeas vinculadas a la defensa y había instado a llevar a cabo acciones específicas para incrementar la competitividad industrial y preservar la base tecnológica [«La aplicación de la estrategia de la Unión sobre los sectores industriales vinculados a la defensa» COM(1997) 583]. Más recientemente, teniendo en cuenta los importantes avances realizados para la puesta en marcha de una política europea de seguridad y defensa (PESD) y el reconocimiento creciente de la necesidad de poner recursos en común para la investigación y el desarrollo, así como en materia de compras, como condición previa necesaria para lograr la rentabilidad, la Comisión adoptó una nueva Comunicación, «Defensa europea - cuestiones industriales y de mercado» [COM(2003) 113], en la que puso de relieve la importancia de crear un verdadero mercado europeo de equipos de defensa.

El segundo aspecto crítico que se identificó en STAR 21 fue el espacio, que, ante la presión ejercida por un mercado de las telecomunicaciones deprimido y la creciente competencia a escala mundial, ha venido atravesando graves dificultades en los últimos años. En este caso, la Comisión, en su Comunicación de 2001 «Hacia una política espacial europea» [COM(2001) 718], abordó la necesidad de establecer una relación de estrecha colaboración entre la Agencia Espacial Europea (AEE) y la UE. Asimismo, recientemente, en el Libro Verde «Política espacial europea» [COM(2003) 17], la Comisión, junto con la AEE, puso en marcha un vasto proceso de consulta destinado a abrir un debate sobre el futuro a medio y largo plazo de la utilización del espacio en beneficio de Europa. A raíz de este proceso de consulta, a finales de este mismo año se elaborarán un Libro Blanco y un plan de acción.

Las desventajas derivadas de la relativa fragmentación del marco político del sector aeroespacial europeo y la necesidad de coherencia en las medidas gubernamentales que afectan al sector han sido un tema recurrente en las Comunicaciones citadas. En los últimos años, se han producido avances prometedores en los ámbitos industrial y político, que, a pesar de la difícil coyuntura económica actual, han colocado al sector en una posición más fuerte y, si se confirma, en particular en el caso de la seguridad y la defensa, se anuncian mejores perspectivas para el futuro.

En la presente Comunicación se pretende exponer el modo en que la Comisión ha respondido hasta ahora a los análisis y propuestas de STAR 21, a fin de identificar las medidas que deberían adoptarse para ayudar a crear el marco necesario para garantizar la competitividad a

largo plazo del sector aeroespacial en Europa y, de manera más general, concienciar a las demás instituciones comunitarias de las cuestiones clave.

2. EL SECTOR AEROESPACIAL EN EUROPA

Hoy en día, la construcción de grandes aeronaves civiles es el mayor componente del volumen de negocio del sector aeroespacial europeo y representa por sí solo más de 20 000 millones de euros anuales. No obstante, se trata de un mercado cíclico, ya que depende de los planes de compra de las compañías aéreas, que varían considerablemente, en particular en un período en el que las perspectivas económicas son inciertas y existe preocupación en materia de seguridad a escala mundial. En lo que se refiere a defensa, la demanda depende de los presupuestos correspondientes y de la política de compra de los gobiernos que, a su vez, dependen de la evolución geopolítica y la cambiante percepción de las amenazas. Existen muchos puntos en común entre los productos destinados al uso civil y los destinados al militar, por lo que es esencial que la industria sea lo más previsible y estable posible en ambos segmentos. Esto ayuda a aprovechar al máximo la base de conocimiento, a optimizar los recursos técnicos, humanos y financieros, y a eliminar las fluctuaciones de la demanda cuando cualquiera de los dos segmentos atraviesa dificultades periódicas.

En cuanto a aspectos específicos, la evolución global del mercado de las grandes aeronaves civiles y la competitividad de Airbus constituyen elementos clave para el futuro desarrollo de la industria europea. A pesar del considerable efecto desmoralizador de la recesión económica generalizada, la amenaza terrorista, la crisis de Iraq y el síndrome respiratorio agudo grave (SARS), Airbus se ha visto menos afectada que su principal competidora internacional, Boeing, lo que ha ayudado a la empresa a aumentar su cuota de mercado hasta prácticamente igualar a Boeing con su gama de productos actual. Estos resultados podrían incluso seguir mejorando en el futuro, dependiendo del éxito del desarrollo y la comercialización del nuevo superjumbo A380, cuya entrada en funcionamiento está prevista para 2006.

En lo que se refiere a defensa, el número de programas nuevos tanto en Europa como en el resto del mundo es limitado. Si se completa como está previsto, el *Joint Strike Fighter* de los EE.UU. se presenta como el programa único más importante para configurar la industria de aviones de combate durante los próximos años y podría limitar la posibilidad de desarrollar nuevos productos europeos en este segmento del mercado. En materia de helicópteros, la industria aeroespacial europea ocupa una sólida posición en los mercados mundiales. También existen capacidades significativas en el ámbito de los misiles y en el de los aviones sin tripulación.

Sin embargo, la industria se resiente de la falta de un marco previsible a escala europea. Por ejemplo, en lo que se refiere a los aviones de transporte militar, el procedimiento de adquisición del Airbus A400M ha sido complicado y engorroso. En cuanto a los misiles, el proceso de toma de decisiones sobre la futura munición del *Eurofighter Typhoon* ha planteado problemas similares. Este tipo de situaciones aumentan la presión en las empresas europeas, llevándolas a centrarse en el mercado de defensa estadounidense, mucho mayor, y a tratar de crear alianzas para asegurarse el acceso a nuevos negocios cuya envergadura y continuidad pueden garantizarles un flujo estable de ingresos y unos dividendos aceptables para sus accionistas.

En el sector espacial, la caída de la demanda de las comunicaciones por satélite ha afectado tanto a las empresas de satélites como a las de lanzadores y no se esperan mejoras significativas para los próximos años. La consiguiente caída de los pedidos ha provocado una

grave crisis en la industria espacial europea, que, tradicionalmente, depende de los sectores comerciales en mayor medida que sus competidores. Además, el ya de por sí alto nivel de competencia internacional que existe en el sector de los lanzadores procedentes de los EE.UU., Rusia, China y Japón parece que seguirá aumentando ahora que se pueden utilizar los cohetes *Delta 4* y *Atlas 5*, desarrollados por el ejército estadounidense, para ofrecer un número importante de servicios de lanzamiento en el sector comercial.

Consecuencias globales

Todavía es necesario lograr nuevos avances significativos en la construcción de una sólida dimensión europea en segmentos importantes del mercado, como defensa y espacio, para mantener una industria aeroespacial europea competitiva a largo plazo. La positiva experiencia de Airbus en el sector de la aviación civil debería servir de punto de comparación para otros segmentos del mercado. De cara al éxito futuro en todos los sectores aeroespaciales, es esencial la reestructuración industrial combinada con el desarrollo de programas comunes pertinentes en un marco político europeo coherente y transfronterizo.

3. LA INICIATIVA STAR 21

Creación del Grupo consultivo aeroespacial

El Grupo consultivo aeroespacial europeo se creó en 2001 con objeto de analizar los marcos político y normativo del sector aeroespacial en Europa, poner de relieve los fallos y formular propuestas para seguir mejorando. Dicho Grupo estaba compuesto por siete Presidentes de la industria aeroespacial, cinco Comisarios europeos, el Alto Representante de la Política Exterior y de Seguridad Común y dos miembros del Parlamento Europeo. En julio de 2002, el Grupo presentó sus resultados al Presidente de la Comisión y, en junio de 2003, llevó a cabo un análisis de la situación.

Resultados de STAR 21

En STAR 21, al tiempo que se reconocen los avances logrados en diversos ámbitos, como la política de transporte, se establece como primera conclusión la necesidad de introducir grandes mejoras en los marcos político y normativo vigentes a fin de eliminar las diferencias que existen entre las ambiciones políticas y económicas europeas y la capacidad de ofrecer los resultados requeridos. Se destacan varios ámbitos en los que las instituciones europeas, los Estados miembros de la UE y la propia industria deberían intervenir para mantener la posición de Europa como productor aeroespacial de categoría mundial.

En STAR 21 se hace hincapié en la necesidad de coherencia global y de integración de diversos instrumentos políticos. Se pide la mejora del acceso a terceros mercados y la aplicación adecuada de los acuerdos comerciales, más movilidad para los trabajadores del sector aeroespacial, mejora de la coordinación de los esfuerzos en materia de I+D, en particular en lo que se refiere a defensa, el liderazgo de la UE en todos los ámbitos de la normativa sobre aviación civil, la conclusión del cielo único europeo y una relación más estrecha entre la UE y la AEE a la hora de apoyar iniciativas como Galileo y la estrategia espacial europea.

En el informe se habla de los claros progresos, ya logrados o que se lograrán mediante la aplicación de las medidas propuestas, en muchos de estos ámbitos, como la coordinación de la investigación en materia de aeronáutica civil y la normativa sobre aviación civil.

En STAR 21, se determina cuáles son los cambios más urgentes en cuestiones de defensa, en particular en lo que se refiere a los costes añadidos derivados de la fragmentación de las decisiones políticas en Europa y el uso de los recursos a escala nacional. En el informe se señala que la situación actual afecta negativamente a la competitividad del sector aeroespacial europeo y pone en peligro la puesta en marcha de la PESD, por lo que se insta a avanzar en breve en este ámbito, en particular para evitar que se cierren las futuras opciones políticas relativas a las necesidades europeas a largo plazo en materia de seguridad.

4. CUESTIONES CLAVE DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA COMISIÓN

La Comisión agradece el trabajo realizado por el Grupo consultivo aeroespacial. Su informe constituye una importante contribución a la localización de los fallos que existen en el marco actual del sector aeroespacial en Europa y la identificación de los medios para garantizar la competitividad de la industria a escala mundial. Si bien las recomendaciones que se dan en STAR 21 abarcan una amplia gama de cuestiones que difieren en cuanto a su repercusión y urgencia, orientan claramente sobre los principales ámbitos que es necesario abordar. La Comisión está plenamente de acuerdo con la conclusión principal del informe, a saber, que una industria aeroespacial consolidada a escala europea necesita encuadrarse en un marco político coherente con perspectiva europea. En consecuencia, la Comisión, sin salirse de sus competencias, seguirá contribuyendo en la creación de dicho marco y, cuando sea posible, brindará asesoramiento para su desarrollo.

Se han realizado esfuerzos para superar la segmentación nacional que tradicionalmente ha existido en la industria aeroespacial y, de hecho, se han logrado avances significativos. No obstante, el proceso de creación de un marco europeo se encuentra más avanzado en la parte civil que en la de defensa. Sin embargo, como se ha puesto de relieve en STAR 21, ambos aspectos de las empresas son interdependientes, por lo que, para lograr que sean competitivos, las empresas han de ser activas en los dos. Ante la falta de un mercado unificado de equipos e investigación aeroespaciales vinculados a la defensa en Europa, existe el riesgo de que las empresas europeas se sientan cada vez más atraídas por el mercado estadounidense, mucho mayor, y lo vean como una fuente de oportunidades que les permite crecer y conservar una amplia gama de capacidades.

Para garantizar la competitividad de la industria aeroespacial europea a largo plazo y al objeto de crear un marco coherente, la Comisión está convencida de que han de adoptarse medidas eficaces basadas en las principales recomendaciones formuladas en STAR 21, en particular en lo que se refiere a defensa, espacio, investigación, acceso a los mercados y normativa europea sobre aviación civil.

Defensa

Las actividades relacionadas con la defensa constituyen el área en la que es mayor el margen y la necesidad de progreso, ya que todavía carecen de uno de los fundamentos básicos que ha de tener una industria europea competitiva: un mercado interior eficaz.

Existen muchas razones históricas por las que, en defensa, sigue dominando la orientación nacional:

- Los gobiernos son los únicos clientes de la industria; ellos solos determinan la demanda de productos de defensa y definen los requisitos operativos y las

especificaciones técnicas. Tanto el comercio como la producción de armamento están sujetos a la autorización del gobierno.

- La demanda a largo plazo depende de la evolución y la percepción de las amenazas, lo que a su vez influye en la determinación de las necesidades y en la planificación del presupuesto. Los gobiernos perciben y aplican sus políticas respectivas, y reaccionan ante ellas, de manera diferente.
- La rentabilidad de los fondos invertidos no es el único criterio que determina la política de compras, sino que existen otros factores, como la compensación (incluidos los acuerdos de cooperación industrial), la seguridad del suministro o las consideraciones estratégicas.
- Las relaciones entre los gobiernos y las empresas del sector aeroespacial varían de manera considerable de un Estado miembro a otro en función del alcance de la propiedad estatal, los recursos de I+D, las políticas de compras, etc.
- Por último, los intereses de la defensa requieren una confidencialidad en cuanto a la información militar sensible y la seguridad del suministro que va más allá de la relación normal entre cliente y proveedor.

A lo largo de los años, la reticencia de los Estados miembros de la UE a adoptar un enfoque común a escala europea para mejorar la eficacia del sector de la defensa se ha convertido en un obstáculo importante frente a fuertes competidores de la industria, en particular de los EE.UU., quienes, gracias a la estructura y el volumen del presupuesto de seguridad y defensa de ese país, pueden recurrir a oportunidades mucho mayores para desarrollar nuevos productos y lograr importantes economías de escala.

Esta lentitud para compartir recursos en el ámbito europeo contrasta con las ambiciones de Europa de crear una PESD. Habida cuenta de las restricciones financieras en los presupuestos de defensa de todos los Estados miembros, los objetivos de crear una PESD dependen, entre otras cosas, del logro de mejoras significativas en materia de compras y producción de equipos de defensa. Si se compara con los EE.UU., Europa no sólo gasta mucho menos en defensa, sino que la fragmentación del mercado limita más aún nuestras capacidades operativas resultantes.

Los rápidos cambios que han de llevarse a cabo hacen necesario que los Estados miembros adopten un enfoque más europeo, dado su compromiso con la PESD y el carácter transnacional de la industria. En opinión de la Comisión, un progreso significativo dependerá de que se establezca un mercado de equipos de defensa más coherente y unas políticas de compras que tengan en cuenta las reflexiones específicas sobre la defensa expuestas en la reciente Comunicación de marzo de 2003.

En este sentido, la Comisión ha observado que el creciente apoyo para lograr una mayor dimensión europea también se reflejó en el proyecto de Tratado constitucional de la Convención Europea, en el que se insta a los Estados miembros «a comprometerse a mejorar progresivamente sus capacidades militares» y crear una «Agencia Europea de Armamento, Investigación y Capacidades Militares, para determinar las necesidades operativas, fomentar medidas para satisfacerlas, contribuir a determinar y, si procede, a aplicar cualquier medida adecuada para reforzar la base industrial y tecnológica del sector de la defensa, participar en la definición de una política europea de capacidades y de armamento así como para asistir al Consejo de Ministros en la evaluación de la mejora de las capacidades militares».

En Salónica, el Consejo Europeo siguió desarrollando esta política y apoyó el objetivo de crear dicha agencia intergubernamental en 2004.

Espacio

Hace tiempo que se reconoció la necesidad de dar un enfoque europeo al ámbito espacial, lo que llevó a la creación de la Agencia Espacial Europea (AEE) en 1975. En el seno de la AEE, los diferentes Estados han puesto en común partes importantes de sus actividades en el ámbito del espacio civil. A través de los programas de la AEE y gracias a los esfuerzos realizados a escala nacional, ha sido posible desarrollar importantes capacidades del sector espacial europeo y una capacidad industrial de categoría mundial en materia de lanzadores y satélites.

Sin embargo, en general, los programas espaciales de defensa en Europa se han llevado a cabo a escala nacional o bilateralmente y, aunque se han logrado algunos éxitos importantes, los presupuestos han estado limitados (alrededor del 7 % del total en EE.UU.). Pese a que se han organizado debates destinados a obtener más ayuda para los proyectos europeos de colaboración, hasta la fecha los resultados han sido escasos y el futuro de dichos proyectos sigue siendo incierto. El resultado es que, a diferencia de lo que ocurre con los programas civiles, por el momento no hay una estructura a escala europea o multinacional capaz de abordar programas espaciales en materia de seguridad y defensa.

En la actualidad, las capacidades europeas en el ámbito espacial atraviesan una fase de riesgo, debido a la intensa y sostenida recesión por la que atraviesa el sector comercial (en particular los mercados vinculados a las telecomunicaciones). En el pasado, los éxitos de la industria europea en el sector comercial por entonces en expansión permitieron obtener suficiente masa crítica y competir con las empresas estadounidenses a pesar de que éstas se beneficiaban de un mercado institucional mucho mayor y protegido. Tanto la política como la legislación norteamericanas en el sector espacial siguen influyendo a la hora de adquirir servicios y vehículos de lanzamiento extranjeros en los EE.UU.

A fin de mantener una industria espacial europea y la libertad de acción que conlleva, Europa necesita desarrollar un enfoque industrial e institucional consolidado para seguir integrando sus actividades vinculadas al espacio. En este contexto, la puesta en marcha de Galileo desempeña un papel importante. Al objeto de completar con éxito la fase de desarrollo (2002-2005), se ha creado una estructura de gestión única (empresa común Galileo). El proyecto Galileo abre nuevos caminos, en su calidad de primer acuerdo de colaboración importante entre los sectores público y privado realizado en el ámbito europeo, primera operación mundial comercial de navegación por satélite y servicio destinado, ante todo, a satisfacer las necesidades de los usuarios civiles. La AEE asumirá la responsabilidad técnica de instalar la infraestructura espacial. Una estructura de concesión garantizará la existencia de una relación jurídica clara entre el sector público y una nueva empresa del sector privado creada para poner en marcha y operar el sistema Galileo.

Junto con la realización del programa Galileo y los avances en la iniciativa de vigilancia mundial del medio ambiente y la seguridad (GMES), deberán abordarse simultáneamente tres áreas clave: la relación entre la AEE y la UE, la mejora de la coordinación entre los programas civiles y los vinculados a la defensa a escala europea y la asignación rentable de recursos, que también constituye un factor clave para la competitividad.

El vasto proceso de consulta entre las partes interesadas acerca del Libro Verde sobre la política espacial europea, que se puso en marcha a principios de este año, situó estas

cuestiones en el núcleo de la reflexión sobre las necesidades europeas en el ámbito espacial en cuanto a objetivos políticos más extensos.

Investigación

Existe amplio consenso entre todas las partes interesadas en cuanto al deber de mejorar la coordinación de la investigación aeroespacial en Europa. En numerosos comunicados, acuerdos y declaraciones conjuntas, dicha coordinación se considera el corolario natural de la mejora de la integración industrial. Sin embargo, la experiencia ha demostrado que el reconocimiento de la necesidad de mejorar la coordinación no es, en sí mismo, suficiente para provocar los cambios necesarios en el complejo sistema europeo de adquisición de tecnología aeroespacial. Por lo tanto, habrá que desarrollar nuevos mecanismos para que dicho objetivo común cobre efecto en la práctica.

En STAR 21 se pidió la mejora de la coordinación de las actividades en materia de investigación aeroespacial entre los diferentes ámbitos y agentes implicados (UE, nacional y regional; institucional e industrial). En lo que se refiere a la investigación en materia de aeronáutica civil, en los últimos tiempos se han logrado grandes avances gracias al trabajo del Consejo Consultivo para la Investigación Aeronáutica en Europa (ACARE). En octubre de 2002, ACARE presentó, en forma de Agenda de Investigación Estratégica, los primeros resultados para mejorar la coordinación europea de las actividades de investigación, que irán seguidos de nuevas medidas para el establecimiento de un área de investigación europea para el sector.

En el ámbito de la defensa se dan los mismos problemas, que deberían abordarse de manera similar, aunque adaptándose convenientemente de modo que se tengan en cuenta las diferentes funciones y competencias de los diversos agentes en el ámbito de la defensa. Esto es particularmente importante desde el momento en que las empresas europeas se esfuerzan por competir con las norteamericanas, que se benefician de unos niveles muy superiores de gasto en investigación en materia de defensa. Asimismo, resulta crucial desde el momento en que los Estados miembros hacen todo lo posible por obtener el máximo rendimiento de las inversiones al tiempo que crean un entorno que contribuya a retener las actividades de I+D en Europa.

Al hilo de lo anterior, la Comisión acoge con satisfacción la decisión tomada en el Consejo Europeo de Salónica de encomendar a las instancias competentes del Consejo el emprendimiento de las acciones necesarias para la creación, en el transcurso de 2004, de una agencia intergubernamental, sujeta a la autoridad del Consejo y abierta a la participación de todos los Estados miembros, en el ámbito del desarrollo de las capacidades de defensa, la investigación, la adquisición y el armamento.

Dicha agencia tendrá por objetivo el impulso de las capacidades de defensa en el ámbito de la gestión de crisis, el fomento y la intensificación de la cooperación europea en materia de armamento, el fortalecimiento de la base industrial y tecnológica de la defensa europea y la creación de un mercado europeo competitivo de equipos de defensa, así como el fomento, en relación con las actividades de investigación comunitarias, en su caso, de una investigación que permita alcanzar una posición de vanguardia en tecnologías estratégicas para las futuras capacidades de defensa y seguridad, fortaleciendo así el potencial industrial de Europa en este ámbito.

Regulación europea de la aviación civil

Hoy en día, tanto la construcción de aeronaves civiles como las industrias del transporte aéreo operan en un mercado europeo o mundial. Sin embargo, una gran parte del sistema regulador europeo sigue estando organizado en el ámbito de los Estados miembros y coordinado entre gobiernos. Este enfoque anticuado impide al sector y a sus clientes disfrutar de todas las ventajas que puede ofrecer el mercado interior.

En STAR 21 se abordaron, en particular, los fallos del sistema de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA), y se instó a la rápida creación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA). Desde entonces, se han realizado grandes progresos: a partir de una propuesta de la Comisión, se adoptó el Reglamento (CE) n° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecía la base jurídica para la AESA, y que entró en vigor el 7 de septiembre de 2002. En la actualidad, la Comisión está trabajando en los principales asuntos organizativos para asegurarse de que la AESA esté operativa para finales de 2003. Al mismo tiempo, seguirán adelante las negociaciones con la FAA (*Federal Aviation Administration*) de los EE.UU., para asegurarse de que se aceptarán mutuamente los certificados expedidos por los reguladores de ambos lados del Atlántico.

No obstante, la certificación de aeronaves es sólo un elemento más en la creación de un marco coherente para el sector de la aviación civil en Europa. Es necesario seguir avanzando en otros ámbitos clave, como la seguridad aérea. Habida cuenta de la densidad y la interdependencia de la red de transporte aéreo en el interior de Europa, conviene abordar las cuestiones de seguridad a escala europea.

La participación activa de la Comunidad Europea en organizaciones internacionales como la OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional) es clave para garantizar la combinación eficaz entre el sistema regulador europeo y los requisitos mundiales. La actual falta de mecanismos eficaces para impulsar las normas europeas afecta negativamente a la competitividad del sector aeroespacial europeo. Dicha implicación es esencial en el caso de programas como Galileo, así como para el desarrollo de tecnologías de gestión del tráfico aéreo.

En relación con la implantación del cielo único europeo, será necesario un cambio tecnológico significativo, así como invertir en la modernización y consolidación de la infraestructura de gestión del tráfico aéreo y en los servicios relacionados. El desarrollo de una interfaz civil-militar eficaz será crucial para que el uso del espacio aéreo europeo cobre flexibilidad. Tales desarrollos también podrían facilitar la armonización de los requisitos militares.

Las necesidades de tipo medioambiental imponen una presión considerable para el desarrollo de aeronaves más seguras y menos contaminantes. La Comisión Europea y los Estados miembros deben reforzar su papel en los debates medioambientales a escala mundial. La industria aeroespacial también debería esforzarse por mejorar las tecnologías existentes a fin de establecer el equilibrio adecuado entre las necesidades medioambientales y el crecimiento previsto del tráfico aéreo.

En cuanto a los acuerdos sobre servicios aéreos, recientemente, el Tribunal de Justicia europeo llegó a la conclusión de que los acuerdos bilaterales vigentes sobre servicios aéreos suscritos por los Estados miembros de manera individual no eran compatibles con la competencia comunitaria en ámbitos importantes. El Tribunal identificó tres de estas áreas de

competencia exclusiva de la Comunidad: las franjas horarias de los aeropuertos, los sistemas informatizados de reserva y los precios y tarifas intracomunitarios.

Teniendo en cuenta estos y otros elementos que preconizan claramente un enfoque comunitario para los acuerdos sobre servicios aéreos, el 5 de junio de 2003 el Consejo aprobó un paquete de medidas en virtud de las cuales la responsabilidad para dirigir las principales negociaciones en materia de transporte aéreo recaía en la Comisión, incluido un mandato para iniciar las negociaciones sobre un nuevo acuerdo aéreo transatlántico.

La industria europea de la aviación tendrá que consolidarse para competir adecuadamente a escala mundial. El nuevo enfoque comunitario para redefinir las relaciones internacionales de todos los Estados miembros facilitará el proceso de consolidación. Cuanto mayor sea la liberalización de los mercados de la aviación en el ámbito mundial, más oportunidades comerciales tendrá el sector europeo de la aviación. El aumento de la competencia también añadirá presión para que se reduzcan los costes de explotación, mediante, por ejemplo, la utilización de aeronaves más eficaces.

La Comisión acoge con satisfacción estos avances y seguirá adoptando medidas para garantizar la coherencia del entorno legislativo, lo que aportará un alto nivel de seguridad y protección e impulsará la competitividad de la industria europea.

Acceso a los mercados

Las compañías aeroespaciales operan en un mercado mundial y, por lo tanto, dependen de la equidad de las condiciones en el comercio internacional y el acceso a los mercados.

El comercio en el sector de las grandes aeronaves civiles está regulado por un sistema de acuerdos bilaterales y multilaterales. El acuerdo bilateral sobre el comercio de grandes aeronaves civiles celebrado entre la UE y los EE.UU. en 1992 regula específicamente las diferentes formas de ayuda gubernamental, como las ayudas destinadas a I+D o la ayuda reembolsable para el lanzamiento de nuevos programas. Si bien Europa ha cumplido sus obligaciones con arreglo al acuerdo de 1992 y seguirá haciéndolo en el futuro, los niveles de las ayudas que se conceden en los EE.UU. con frecuencia superan los permitidos por el acuerdo. La Comisión ha criticado este incumplimiento en las consultas bilaterales previstas por el acuerdo y seguirá vigilando la situación de cerca en el futuro a fin de preservar la competencia leal y abierta en este importante mercado.

En relación con el *acceso a los mercados de equipos de defensa*, en la legislación vigente de los EE.UU. se plantean dos dificultades específicas para las empresas europeas: en primer lugar, entrar en el mercado de los equipos de defensa de los EE.UU. es, ya de por sí, muy difícil:

- Las restricciones norteamericanas en la compra de equipos de defensa extranjeros limitan el acceso de la industria europea al mercado estadounidense. Recientemente, el congreso de los EE.UU. propuso reforzar dichas restricciones a pesar de la resistencia del departamento de Defensa. Estos cambios serían contrarios a los compromisos contraídos por los EE.UU. en el marco del Acuerdo sobre Contratación Pública de la OMC, de 1994. Asimismo, la aplicación de las normas en materia de seguridad de los EE.UU. supone una carga burocrática considerable. Todo ello dificulta enormemente la participación de contratistas extranjeros en los programas estadounidenses.

- La política estadounidense relativa a la cooperación de compañías norteamericanas del sector de la defensa con empresas extranjeras es sumamente restrictiva. Además, los requisitos de los EE.UU. en materia de seguridad siembran de impedimentos legales el camino hacia las fusiones y demás acuerdos entre empresas.

En gran medida como resultado de estas restricciones, la balanza comercial del sector de la defensa entre la UE y los EE.UU. se inclina claramente hacia este último país: el 24 % de las compras europeas de defensa procede de los EE.UU., mientras que sólo el 0,5 % de las compras estadounidenses de defensa procede de Europa.

En segundo lugar, las autoridades estadounidenses pueden bloquear las exportaciones de equipos europeos a terceros países si los productos contienen componentes que son objeto de normativas de los EE.UU. Si se compara con el sistema europeo, dichas normativas tienen un ámbito de aplicación más amplio y son más rígidas.

El Plan de Acción de Salónica contra la proliferación de armas de destrucción masiva contempla varias acciones destinadas a reforzar la eficacia del régimen europeo de control de las exportaciones de doble uso. La rápida puesta en marcha de estas acciones es crucial para aumentar la credibilidad de Europa respecto de los EE.UU. La Comisión ya ha presentado propuestas al Consejo para la aplicación del Plan de Acción relativo al control de las exportaciones de productos de doble uso.

La Comisión de los EE.UU. sobre el futuro de la industria aeroespacial estadounidense, en su informe de noviembre de 2002, también destacó las repercusiones negativas de la aplicación de esta política para la industria estadounidense. Pidió menos rigidez para las restricciones impuestas por los EE.UU. a las compañías extranjeras que desean comprar empresas norteamericanas que operan en el sector de la defensa y concluyó diciendo que «habría que modificar las normas sobre contratación pública de los EE.UU. de manera que apoyen la creciente colaboración (y, en algunos casos, compra) con las empresas procedentes de fuera de los EE.UU.». En cuanto a la integración de componentes comerciales en productos militares, se solicitó en el informe una autorización general «incluso cuando éstos proceden de empresas de fuera de los EE.UU. o han trabajado en ellos ciudadanos extranjeros».

Dicha Comisión de los EE.UU. también abordó los problemas que plantea para su industria el sistema de control de las exportaciones. Afirmaba que «el control de las exportaciones aporta muy poca seguridad y genera mucha ineficacia» y añadía que «está minando la colaboración entre empresas de países que se han aliado para desarrollar nuevos sistemas» e «incidiendo negativamente en uno de los principales objetivos de la planificación militar de los últimos treinta años: la interoperabilidad de la alianza». Al objeto de superar esta situación, la mencionada Comisión de los EE.UU. sugirió trabajar «con nuestros aliados para identificar la tecnología fundamental y plantear soluciones para protegerla».

La cooperación trasatlántica en materia de defensa se ha visto estimulada por la consolidación industrial, y la tendencia hacia un número más reducido de programas (aunque más sofisticados desde un punto de vista técnico y más costosos) y una cooperación industrial trasatlántica más estrecha es también el resultado necesario de la aplicación de capacidades conjuntas en materia de defensa.

No obstante, si bien la Comisión acoge con satisfacción los signos positivos procedentes de los EE.UU. y anima a que todas las iniciativas trasatlánticas se encaminen hacia la consecución de cambios rápidos, también considera que las posibilidades de mejorar el acceso a los mercados de equipos de defensa de los EE.UU. y optimizar el sistema de control de las

exportaciones de ese país aumentarían considerablemente si Europa pudiese intervenir desde una posición de fuerza, al haber adoptado las medidas necesarias para garantizar la existencia de una base industrial muy competitiva y atractiva en Europa, lograda con su sólida experiencia en materia de diseño y sus programas de éxito.

5. PRÓXIMAS ETAPAS

En STAR 21 se muestra que los avances más significativos se han logrado en áreas en las que se ha adoptado un enfoque europeo integrado. La creación de la AESA para solventar los inconvenientes del enfoque intergubernamental de las JAA vigente en la actualidad es buen ejemplo de ello.

Esto demuestra en qué forma la UE puede desempeñar un papel importante en la creación de un entorno en el que la industria aeroespacial sea capaz de prosperar en materia de integración transfronteriza. Además, las necesidades del mercado mundial cada día hacen más inadecuado el contexto nacional.

La Comisión es consciente de que el enfoque más adecuado desde el punto de vista organizativo e institucional puede diferir en función de la cuestión que se esté tratando. Algunos problemas pueden abordarse mejor a través del desarrollo de políticas comunitarias, mientras que otros pueden necesitar una solución en la que intervengan diferentes estructuras de la UE.

A partir de ahí, la Comisión continuará esforzándose por mejorar el marco político y normativo del sector aeroespacial en Europa. No obstante, los Estados miembros seguirán asumiendo una parte de responsabilidad crucial en la aportación de ayuda destinada a programas de I+D, ayuda reembolsable para el lanzamiento y contribuciones a los programas de la AEE, al tiempo que se mantendrán como los principales clientes de la industria a través de los procedimientos de compra en defensa. Por consiguiente, los avances significativos dependen de su cooperación.

La Comisión considera que hay tres áreas que merecen una atención especial: defensa, espacio e investigación.

Defensa

En lo que se refiere a las empresas del sector aeroespacial de defensa, el proceso de consolidación industrial (básicamente la responsabilidad de las empresas mismas) ha avanzado enormemente; la cuestión clave a la que tiene que hacer frente la industria es la fragmentación de la demanda de equipos de defensa que sigue existiendo (los programas individuales de los Estados miembros luchan por conseguir niveles de producción a escala económica, y los programas en los que participan varios Estados miembros se ven obstaculizados por complejos acuerdos de organización del trabajo que aumentan la burocracia y los costes).

Los Estados miembros deberían impulsar la armonización de las necesidades militares y otros ámbitos relacionados con la seguridad, con vistas a superar los problemas que surgen de la orientación nacional del actual marco de defensa, mediante la armonización de la planificación y el abastecimiento de equipos de defensa. Esto concuerda plenamente con el objetivo de la PESD de promover una plataforma competitiva industrial y tecnológica en materia de defensa; para ello, ya se han iniciado de manera concreta las acciones establecidas

en la reciente Comunicación de la Comisión «Defensa europea - Cuestiones relacionadas con la industria y el mercado».

Dicha Comunicación se centra en la prioridad que ha de darse al establecimiento de un mercado de equipos de defensa, es decir, un marco regulador adecuado en el que se aborden los aspectos tanto internos como externos, normas apropiadas para que los Estados miembros y cualquier agencia o agencias europeas futuras realicen compras rentables de bienes y servicios y controles eficaces de las exportaciones, al tiempo que se preservan las normas éticas y se fomenta el acceso recíproco a los mercados. Asimismo, se centra en la mejora de la eficacia en materia de investigación a través de la cooperación y la coherencia en la investigación relacionada con la defensa a escala europea y el aprovechamiento de las sinergias entre los sectores civil y militar.

Además, debería reconocerse que la UE proporciona un marco adecuado para ampliar y desarrollar algunas de las medidas acordadas en los ámbitos relacionados con los sectores aeroespacial y de la defensa por los ministerios de Francia, Alemania, Italia, España, Suecia y el Reino Unido, a través de la Carta de Intenciones y su Acuerdo Marco. Las ventajas derivadas de acuerdos sobre los derechos de propiedad intelectual, las normas comunes de exportación y la seguridad de la información mejorarían enormemente si abarcaran toda la UE.

De la misma forma, algunos Estados miembros ya han creado iniciativas conjuntas de compra e investigación, como la Organización Conjunta en Materia de Armamento (OCCAR), el Grupo de Armamentos de Europa Occidental (GAEO) y la iniciativa del Consejo Europeo de los días 19 y 20 de junio de 2003 de crear una agencia en el ámbito del desarrollo de las capacidades de defensa, la investigación, la adquisición y el armamento.

En cuanto a las barreras al comercio de equipos de defensa, la Comisión acoge con satisfacción el enfoque de la Comisión Aeroespacial de los EE.UU., país al que invita a avanzar hacia una rápida introducción de los cambios necesarios. Esto alentaría la cooperación en el ámbito de la defensa, mejoraría la interoperabilidad y contribuiría a disminuir las diferencias en cuestión de capacidades.

Espacio

A raíz de la Comunicación de 2001 «Hacia una política espacial europea», que se centró en la cooperación con la AEE, la Comisión adoptó un Libro Verde sobre el espacio para alentar la continuidad del debate al objeto de elaborar un Libro Blanco detallado para finales de 2003.

La ausencia de una política espacial europea global y la consiguiente falta de coordinación eficaz de las actividades espaciales está suscitando el temor de que, a pesar de su excelencia tecnológica, el reciente receso en el mercado espacial comercial signifique que la industria de la UE no sólo se arriesgue a perder cuota de mercado en favor de los EE.UU. y otros gigantes del espacio, sino que puede llegar a perder la capacidad de conservar las capacidades adquiridas. A largo plazo, esto puede provocar una situación en la que Europa no disponga de opciones eficaces en un sector vital.

Sin embargo, las apuestas económicas de las actividades intermedias, como los servicios de transporte orientado por satélite, el comercio electrónico, las autopistas científicas, el teletrabajo, los servicios de tiempo libre y cultura, los servicios financieros y, por supuesto, las actividades en materia de comunicaciones y defensa, en la actualidad superan con mucho

las inversiones iniciales en estructuras. Los servicios mencionados aportan una dimensión añadida y se han convertido en un recurso importante para diversas capacidades industriales.

Por consiguiente, la Comisión adoptará las medidas necesarias para crear el entorno más favorable posible para que la industria conserve y siga desarrollando sus capacidades. Esto significa la creación de una política espacial europea global, que tenga en cuenta el carácter estratégico de esta industria y facilite un marco en el que la industria europea y las diferentes agencias nacionales e intergubernamentales implicadas puedan optimizar sus actividades.

Los debates de amplio alcance que tuvieron lugar durante el proceso de consulta organizado con arreglo al Libro Verde sobre el espacio han desempeñado un importante papel en este contexto. La Comisión desarrollará estas cuestiones detalladamente en un Libro Blanco que presentará más adelante, este mismo año.

Investigación

Durante la última década, la UE ha incrementado su papel de financiadora de la investigación del sector aeronáutico civil y, en consecuencia, la industria ha adaptado sus estructuras de investigación para tener en cuenta las nuevas perspectivas de ayuda. Habida cuenta de lo largos que son los ciclos de desarrollo del sector aeroespacial, es importante mantener la estabilidad de los fondos de investigación a largo plazo.

Al igual que ocurre en la aeronáutica civil con la Agenda de Investigación Estratégica de ACARE, Europa se beneficiaría enormemente de la existencia de un plan de I+D aeroespacial europeo global en el ámbito de la defensa. Para ello, es necesario desarrollar un sistema que reúna a todos aquellos que entienden de cuestiones estratégicas, técnicas y comerciales que determinarán el futuro del sector aeroespacial con los que tienen tanto capacidades como intereses en el negocio (las compañías mismas, incluidas las PYME, los organismos de investigación, etc.), de manera que se puedan examinar con detenimiento las cuestiones complejas.

El objetivo sería determinar las prioridades y los objetivos con una perspectiva europea a fin de lograr que todas las partes europeas interesadas, implicadas en la planificación de los programas de investigación relacionados con la defensa, avansasen hacia la implantación de un sistema más eficaz, mejor orientado y más competitivo a escala mundial. Las prioridades individuales de los Estados miembros podrían tener que adaptarse a raíz del plan global, por lo que, para lograr el éxito, habría que contar con un nivel suficiente de compromiso y con recursos independientes.

Además de la mejora de la coordinación de las actividades entre los Estados miembros, será necesario disponer de nuevas estructuras institucionales para poner remedio a la fragmentación actual. La Convención Europea, en su proyecto de Tratado constitucional para Europa, pidió la creación de una «Agencia Europea de Armamento, Investigación y Capacidades Militares para determinar las necesidades operativas, fomentar medidas para satisfacerlas, contribuir a determinar y, si procede, a aplicar cualquier medida adecuada para reforzar la base industrial y tecnológica del sector de la defensa, participar en la definición de una política europea de capacidades y de armamento así como para asistir al Consejo de Ministros en la evaluación de la mejora de las capacidades militares». La Comisión apoya plenamente esta propuesta, ya que un organismo como el mencionado contribuiría a poner remedio a la fragmentación actual y a desarrollar los equipos que Europa necesitará para cubrir sus necesidades en materia de seguridad y defensa en el futuro.

La Comisión, por su parte, como ya declaró en su reciente Comunicación sobre defensa, tiene previsto poner en marcha una actividad preparatoria para mejorar el potencial industrial de Europa en el ámbito de la investigación en materia de seguridad. Dicha actividad estará encaminada a explorar las condiciones y los mecanismos de mejora del entorno para la competitividad científica, tecnológica e industrial en este ámbito. Se desarrollará una visión a largo plazo en estrecha colaboración con las partes interesadas pertinentes. La Comisión tiene previsto presentar una nueva Comunicación sobre este asunto hacia finales de año.

6. CONCLUSIÓN

Las ventajas de disponer de una fuerte industria aeroespacial europea se han puesto de relieve en comunicaciones pasadas. Millones de ciudadanos se ganan la vida en este sector, que, con sus 80 000 millones de euros de volumen de negocio, contribuye de manera sumamente positiva a la balanza comercial europea. La industria aeroespacial y sus tecnologías asociadas también desempeñan un papel importante en el mantenimiento de la posición estratégica y la capacidad en materia de seguridad y defensa de Europa, y contribuyen de manera crítica a la competitividad de todos los sectores de la economía, incluidas las empresas emergentes de la sociedad de la información.

Si bien es cierto que, desde que se presentó STAR 21, se han logrado auténticos progresos en muchas áreas, como la adopción del Reglamento de la AESA, el relanzamiento del debate sobre defensa, la extensa consulta sobre la política espacial y la creación de la empresa común Galileo, la Comisión, en armonía con su estrategia sobre política industrial y su política de competitividad, está convencida de la necesidad de adaptar y desarrollar el marco actual para ayudar a preservar las ventajas de las capacidades aeroespaciales de Europa para las generaciones venideras.

Para ello, es necesario realizar un esfuerzo continuo y coordinado que se concentre en las áreas en las que el marco aeroespacial europeo presenta carencias o debilidades. Esto significa que deberá darse prioridad a la creación efectiva de un mercado de equipos de defensa europeo, a la puesta en marcha de una actividad preparatoria de éxito relativa a la investigación en materia de seguridad y al incremento de los esfuerzos de investigación en materia de seguridad a través de un plan de I+D destinado al sector aeroespacial de defensa europeo, así como a la creación de una agencia comunitaria, al tiempo que se mantiene la estabilidad a largo plazo en los programas de investigación de la aeronáutica civil.

La adopción del Libro Blanco sobre el espacio y la pronta implantación de un plan de acción que haga realidad la política espacial europea, a través de la gestión de todos los aspectos del negocio y el máximo aprovechamiento de las capacidades específicas de todas las instituciones implicadas, también es vital, al igual que lo es la conclusión del cielo único europeo, que incluya acuerdos externos sobre transporte aéreo y el establecimiento de una AESA plenamente operativa.

Dada la magnitud de los retos, es necesario llevar a cabo acciones determinadas para permitir que las compañías europeas sigan mejorando su competitividad en los mercados aeroespaciales mundiales. Por consiguiente, la Comisión acoge con satisfacción las recomendaciones del informe STAR 21 como punto de partida importante para provocar los cambios necesarios y pide a todos los Estados miembros y a las demás instituciones que apoyen el contenido general de las recomendaciones y traten, activamente, de avanzar en las cuestiones clave planteadas.

ANEXO

REVISIÓN ESTRATÉGICA AEROESPACIAL PARA EL SIGLO XXI

STRATEGIC AEROSPACE REVIEW for the 21st century (STAR 21)

Crear un marco político y de mercado coherente
para un sector vital en Europa

Julio de 2002

A. MIEMBROS

El Grupo asesor aeroespacial europeo se estableció en 2001 para analizar la adecuación del marco político y normativo existente para el sector aeroespacial en Europa, destacar sus deficiencias y elaborar propuestas de mejoras adicionales. Presidido por Erkki Liikanen, Miembro de la Comisión Europea responsable de Política de Empresa, está compuesto por siete directivos del sector aeroespacial, cinco Comisarios europeos, el Alto representante de la Política Exterior y de Seguridad Común (PESC) y dos diputados del Parlamento Europeo.

Durante los 12 últimos meses, los miembros del Grupo asesor han analizado esta cuestión, identificando las áreas clave que determinarán la competitividad del sector en el futuro y su capacidad para ofrecer una aportación eficaz a los principales objetivos políticos de Europa. Sus resultados se presentan en el informe adjunto, denominado «Revisión estratégica aeroespacial para el siglo XXI (STAR 21)», presentado por el Grupo al Presidente de la Comisión Europea, Romano Prodi, el 16 de julio de 2002.

Jean-Paul Béchat: Presidente y Consejero Delegado de SNECMA

Manfred Bischoff: Copresidente de EADS

Philippe Busquin: Miembro de la Comisión Europea, responsable de Investigación

Sir Richard Evans: Presidente de BAE Systems

Jean-Luc Lagardère: Copresidente de EADS

Pascal Lamy: Miembro de la Comisión Europea, responsable de Comercio

Erkki Liikanen: Miembro de la Comisión Europea, responsable de Empresa y Sociedad de la Información

Alberto Lina: Ex presidente y Consejero Delegado de Finmeccanica (hasta abril de 2002)

Loyola De Palacio: Vicepresidente de la Comisión Europea, responsable de Relaciones con el Parlamento Europeo, Transportes y Energía

Chris Patten: Miembro de la Comisión Europea, responsable de Relaciones Exteriores

Denis Ranque: Presidente y Consejero Delegado de THALES

Sir Ralph Robins: Presidente de Rolls-Royce

Javier Solana: Alto representante de la Política Exterior y de Seguridad Común de la UE

Carlos Westendorp y Cabeza: diputado del Parlamento Europeo, Presidente de la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía

Karl von Wogau: diputado del Parlamento Europeo

B. RESUMEN

Necesidades de Europa

En los últimos años, los líderes de Europa han definido objetivos de largo alcance para la Unión Europea con grandes implicaciones para el sector aeroespacial puesto que constituyen, por una parte, ambiciosos objetivos para la competitividad de Europa y, por otra, metas clave para la política exterior y de seguridad de la UE.

En su Revisión estratégica aeroespacial para el siglo XXI (STAR 21), el Grupo asesor aeroespacial europeo argumenta que solamente se podrán alcanzar estas metas si las estructuras económicas e industriales europeas son capaces de responder a las nuevas exigencias. Es fundamental una industria aeroespacial floreciente y competitiva para garantizar una Europa segura y próspera. Aparte de su contribución al crecimiento sostenible, el sector aeroespacial recoge competencias y tecnologías clave y es un importante motor de innovación, garantiza los medios para prestar servicios desde el espacio y aporta una contribución esencial para la seguridad y la defensa, ayudando así a salvaguardar la libertad de acción de Europa en su política exterior.

Características del sector

El sector aeroespacial europeo es líder mundial en varios segmentos clave de mercado, pues totaliza un tercio del negocio aeroespacial internacional en términos de facturación, en comparación con casi la mitad correspondiente al otro participante principal en el mercado: los Estados Unidos.

El bienestar del sector está asentado sobre dos pilares de igual importancia: civil y militar, complementarios y mutuamente dependientes. Operar en los mercados civil y militar implica compartir competencias y tecnologías, así como disfrutar de economías de escala y de los beneficios de una amplia gama de productos. Los requisitos de ambos mercados se basan en la aplicación de tecnologías avanzadas y sirven a clientes privados y públicos con necesidades diferentes.

La entrada en el sector aeroespacial es muy difícil, especialmente en la categoría de los proveedores principales. Esto se debe a la interdependencia de los sectores civil y militar, así como al carácter enormemente cíclico y de uso intensivo de capital de esta industria y significa, también, que cuando la tecnología, las competencias y la infraestructura se ven erosionadas o desaparecen, es extremadamente difícil volver a crearlas.

En lo que respecta a la competencia internacional, las empresas de los EE.UU. operan en el mercado nacional más grande del mundo y se benefician de una estructura operativa de

numerosas ayudas diseñada para sustentar el objetivo político declarado de mantener la supremacía estadounidense en el sector aeroespacial. Los vínculos directos entre usos militares y civiles, junto con las enormes inversiones en defensa para financiar la investigación y la innovación ofrecen claras ventajas al sector estadounidense en términos de efectos benéficos derivados para las aplicaciones aeroespaciales no militares. Esta situación plantea un desafío constante para la industria europea y no puede dejar de influir negativamente en su situación competitiva.

Dado que, en la mayoría de los mercados, las empresas estadounidenses y europeas continuarán respondiendo a las necesidades de clientes de todo el mundo, es indispensable una gran capacidad aeroespacial europea para mantener la competitividad en una extensa gama de productos civiles y militares.

En Europa se ha llevado a cabo en los últimos años una importante reestructuración, que ha organizado el sector a escala europea y le permite ser competidor y socio de su potente contraparte estadounidense. Aún así, la estructura de las políticas que rigen sus actividades es demasiado fragmentada. Sería conveniente que las cuestiones que determinan la competitividad y las aportaciones futuras del sector aeroespacial se aborden desde una perspectiva europea, siguiendo el modelo de esta reestructuración europea.

Resultados clave

Al analizar las cuestiones desde una perspectiva europea, STAR 21 ha identificado cuatro resultados clave:

1. El sector aeroespacial es vital para cumplir los objetivos de Europa relativos a crecimiento económico, seguridad y calidad de vida. Está directamente asociado con una amplia gama de políticas europeas que influyen en él, tales como comercio, transportes, medio ambiente, y seguridad y defensa.
2. Una base industrial fuerte y competitiva a escala mundial es esencial para permitir las necesarias opciones y posibilidades de elección para Europa en sus decisiones respecto a su presencia e influencia en el escenario internacional.
3. El sector aeroespacial europeo debe mantener una firme situación competitiva para actuar plenamente como socio industrial en el mercado aeroespacial mundial.
4. Europa tiene que permanecer en la vanguardia de las tecnologías clave si desea que su sector aeroespacial sea innovador y competitivo.

STAR 21 observa que, pese a que ya se han conseguido ciertos avances en diversas áreas, el actual marco político y normativo es insuficiente para superar las diferencias entre las ambiciones de Europa y su capacidad para obtener los resultados necesarios.

Políticas recomendadas

Una perspectiva coherente a largo plazo es esencial para la planificación y la inversión del sector aeroespacial. STAR 21 identifica diversas áreas en las que deben actuar las instituciones comunitarias, los Estados miembros de la UE y la propia industria para mantener la posición de Europa como productor aeroespacial de primera clase y proporcionar en defensa, seguridad y el sector espacial, las capacidades que permitirán a Europa elegir entre opciones políticas esenciales y ser un socio efectivo para amigos y aliados.

Las principales recomendaciones de STAR 21 cubren los mercados mundiales, el entorno operativo, la gobernanza de la aviación civil, la seguridad y defensa europeas, y capacidades en el espacio. En muchas de estas áreas, por ejemplo la coordinación de la investigación aeronáutica civil y la reglamentación de la aviación civil, ya se han obtenido grandes progresos o se obtendrán tras la aplicación de medidas ya propuestas. En otras, por ejemplo defensa, sector espacial y el nivel y la estructura de la investigación y la tecnología en todos los segmentos del mercado, que son vitales para el desarrollo del sector, se precisan decisiones rápidas para evitar que se cierren opciones políticas para el futuro.

En lo que respecta al acceso a los mercados mundiales, el objetivo de Europa debería ser garantizar unas condiciones equilibradas que favorezcan a las empresas competitivas. Ello requerirá presionar para obtener una mayor apertura de los mercados, especialmente intentar cambiar las prácticas de «comprar productos americanos» y buscar la convergencia de las políticas de control de exportaciones. Simultáneamente, Europa debería establecer y desarrollar relaciones con terceros países, incluso mediante programas de cooperación internacional.

En relación con el entorno operativo, STAR 21 destaca el papel clave de la investigación para la competitividad del sector. Al tiempo que acoge con satisfacción la creación del Consejo consultivo para la investigación aeronáutica en Europa (ACARE), STAR 21 llama la atención sobre el enorme desafío que implica movilizar los aproximadamente 100 000 millones de euros de fuentes privadas y públicas necesarios para financiar una estrategia coordinada de investigación civil durante los próximos 20 años. Como aspecto relacionado, reconoce la importancia del efecto que ejercen los incentivos fiscales como motor de la investigación y solicita un análisis más detallado del asunto. En cuanto a los recursos humanos, STAR 21 hace hincapié en la necesidad de medidas apropiadas, especialmente en el ámbito de los Estados miembros, para garantizar la disponibilidad de una mano de obra altamente cualificada y con movilidad.

Entre las áreas que experimentan buenos avances el informe cita, en particular, la cuestión de la gobernanza de la aviación civil pero añade que solamente se obtendrán todos los beneficios de los desarrollos pertinentes si se permite a la UE llegar a tomar decisiones políticas y ser el organismo regulador. Para ello, es preciso que los organismos comunitarios, incluida la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), asuman un papel protagonista, así como el desarrollo y la aplicación de un plan maestro para la gestión de tráfico aéreo en Europa. También apunta que la Comunidad debería pertenecer a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), junto con los Estados miembros.

En las áreas de seguridad y defensa y la investigación relacionada es donde se identifica la necesidad más imperiosa de esfuerzos renovados para garantizar el futuro de la industria europea.

- Tales esfuerzos son necesario para asegurar una base industrial y tecnológica europea de alta capacidad, que supone un requisito previo esencial para garantizar la futura competitividad general del sector. Así, es imprescindible resolver con urgencia la disparidad entre los objetivos y requisitos de Europa, por una parte, y el marco político dentro del cual el sector aeroespacial se ve obligado a contribuir en la oferta de las capacidades necesarias, por otra.
- Hacer todos los preparativos para proporcionar las capacidades acordadas precisa un compromiso, recursos y una organización coherente. Recientemente ha habido progresos alentadores al definir y acordar los requisitos de capacidad dentro de la

política europea de seguridad y defensa. Teniendo en cuenta que solamente se trata de un primer paso hacia el cumplimiento de los requisitos futuros de las nuevas políticas de seguridad europeas, es esencial que se comprometan los recursos financieros adecuados para permitir la realización de los planes, así como que se pongan en práctica las normas y procedimientos necesarios para garantizar que dichos recursos se gastan de manera eficiente. Ello también precisará un enfoque más coordinado del armamento a escala europea que desembocaría, en un futuro, en una política armamentística europea.

- Pese a que todavía hay ciertas reticencias a aceptar que también se deben abordar a nivel europeo cuestiones clave como el aprovisionamiento de defensa y la investigación asociada (cuestiones decididas tradicionalmente a escala nacional), cada vez se reconoce más la necesidad de incluir en un contexto europeo decisiones sobre el nivel de gasto en equipos de defensa, definición de nuevas prioridades en los presupuestos de defensa existentes y la respuesta apropiada ante nuevas amenazas. Así, se están formalizando, mediante cierto número de acuerdos diferentes, esfuerzos bien recibidos por mejorar la coordinación de los programas de investigación y hacia acuerdos de aprovisionamiento más rentables, principalmente intensificando la cooperación entre ciertos Estados miembros.

Independientemente del nivel general de las aspiraciones, que se deberán determinar al plano político más elevado, no optimizar el gasto aeroespacial, incluidos sus componentes clave, investigación y defensa, limitará las opciones políticas futuras para Europa. Aparte de la categoría general de recursos, la coordinación plena de las inversiones en investigación y desarrollo y el aprovisionamiento eficiente son claves para aportar las capacidades europeas necesarias y para garantizar la contribución de un sector aeroespacial competitivo.

Pese a los avances recientes, el progreso es insuficiente. Para ayudar a superar este problema, es preciso explorar todos los medios disponibles incluso las medidas, a escala comunitaria cuando sea necesario, para eliminar los obstáculos a la competitividad de la industria europea. Teniendo debidamente en cuenta las características especiales del sector de defensa y seguridad, se debería utilizar la experiencia comunitaria cuando los productos y procesos derivados del desarrollo y la innovación tecnológicos no distinguen, en la práctica, entre aplicaciones civiles y de seguridad y defensa.

En cuanto a las capacidades espaciales, STAR 21 se congratula de los avances para desarrollar una política europea del espacio consolidada y un plan europeo del espacio con recursos adecuados, de acuerdo con la estrategia conjunta entre la Agencia Espacial Europea (AEE) y la Comisión Europea (CE). No obstante, el sistema de navegación vía satélite Galileo debe desplegarse según el calendario y desarrollar actividades subordinadas, ofreciendo oportunidades para que el sector privado participe desde el principio. El desarrollo del sistema mundial de vigilancia del medio ambiente y de la seguridad (GMES) debe continuar con el apoyo de programas de la AEE y la CE. Igual importancia tiene la necesidad de medidas rápidas para sostener las capacidades de lanzamiento europeas y explorar aplicaciones de tecnologías espaciales, en particular para comunicación y vigilancia, incluidas las necesarias para la seguridad y defensa.

El Grupo invita a los líderes políticos europeos a considerar seriamente cómo materializar el necesario compromiso con el incremento de recursos y el marco europeo más coherente preciso para alcanzar los objetivos políticos actuales y futuros de Europa.

El Grupo asesor aeroespacial europeo invita a dar la respuesta más amplia posible a su análisis y sus recomendaciones. Espera, en particular, la reacción de las partes mejor situadas para la puesta en práctica de sus recomendaciones, es decir, los Estados miembros y las instituciones comunitarias. A la luz de estas reacciones y otros avances pertinentes, el Grupo está dispuesto a seguir contribuyendo al debate.

C. REVISIÓN ESTRATÉGICA AEROESPACIAL PARA EL SIGLO XXI

1. LOGRAR LOS OBJETIVOS A LARGO PLAZO DE EUROPA

Europa se enfrenta al siglo XXI con grandes ambiciones. Sus objetivos son una mejor calidad de vida y un mayor nivel de vida, lo que, a su vez, depende de su potencia competitiva. Sus ciudadanos son conscientes de que acontecimientos sucedidos lejos de sus fronteras pueden ejercer profundos efectos en sus vidas y desean tener una mayor influencia positiva en los asuntos internacionales, como socios valiosos de amigos y aliados.

Un sector aeroespacial próspero es un componente clave para permitir a Europa materializar sus ambiciones políticas y económicas. Es indispensable que Europa tenga firmes capacidades aeroespaciales para hacer frente a la competencia en los mercados mundiales de una extensa gama de productos civiles y militares y salvaguardar su libertad de acción en política exterior. El propio sector aeroespacial se ha reestructurado a escala europea, por lo que las cuestiones pertinentes también deberían abordarse desde una perspectiva europea.

Durante los últimos años, los líderes europeos han definido objetivos de largo alcance con grandes implicaciones para el sector aeroespacial, estableciendo metas para la competitividad de Europa y para la política exterior y de seguridad de la UE.

1.1. Competitividad

La cumbre de Lisboa de 2000 estableció para Europa el objetivo de convertirse en la economía basada en el conocimiento más competitiva del mundo, consiguiendo nuevos niveles de competitividad para el año 2010. La cumbre de Barcelona de 2002 hizo un balance de los avances en la aplicación de la estrategia de Lisboa y le infundió nuevos ímpetus. El desarrollo del espacio de investigación europeo tras el Consejo de Lisboa demostró el compromiso continuo de Europa por reforzar sus capacidades tecnológicas emprendiendo en común una investigación más efectiva. Este aspecto también se reafirmó en Barcelona.

«La Unión se ha fijado hoy un nuevo objetivo estratégico para la próxima década: convertirse en la economía basada en el conocimiento más competitiva y dinámica del mundo, capaz de crecer económicamente de manera sostenible con más y mejores empleos y con mayor cohesión social»

Conclusiones del Consejo Europeo de Lisboa, 2000

«Para acortar las distancias entre la UE y sus principales competidores, se debe mejorar de modo significativo el esfuerzo general en I+D e innovación en la Unión, haciendo especial hincapié en las tecnologías de vanguardia.»

Conclusiones del Consejo Europeo de Barcelona, 2002

1.2. Seguridad y defensa

Desde finales de los años 80, la situación geopolítica ha cambiado espectacularmente. El final de la Guerra fría, los efectos de conflictos regionales como en la antigua Yugoslavia y la aparición de la amenaza terrorista mundial que desembocó en la guerra de Afganistán ilustran los nuevos desafíos a los que se enfrenta Europa.

La finalidad de reforzar el papel de Europa en una situación mundial cambiante se expresó en el Tratado de Maastricht de 1994, que estableció la Política Exterior y de Seguridad Común (PESC) de la Unión Europea, cuya estructura se perfeccionó en el Tratado de Amsterdam de 1997.

En el Consejo Europeo de Colonia de 1999 se lanzó una política europea de seguridad y defensa y en los posteriores Consejos de Helsinki, Feira, Niza y Laeken se elaboraron planes al respecto. El objetivo de la Unión Europea acordado en la actualidad es generar capacidades de ayuda humanitaria, evacuación de nacionales, protección civil, mantenimiento del orden, mantenimiento de la paz y misiones en las que intervengan fuerzas de combate relacionadas con la pacificación. La finalidad inmediata es la creación, para 2003, de fuerzas sostenibles habilitadas para toda la gama de misiones de Petersberg (hasta 60 000 efectivos), que se puedan desplegar en cualquier lugar del mundo en 60 días.

La puesta en práctica de estos ambiciosos objetivos dependerá de la disponibilidad de estructuras adecuadas y del acceso al material necesario. Si desea salvaguardar su independencia política, Europa deberá reforzar sus capacidades industriales y tecnológicas, concretamente en el sector aeroespacial.

«La Unión debe tener una capacidad de acción autónoma, respaldada por unos recursos militares creíbles, los medios para decidir emplearlos y la disposición para hacerlo, con objeto de responder a las crisis internacionales...»

«Reconocemos asimismo que es necesario acometer un esfuerzo sostenido para fortalecer la base industrial y técnica de la defensa, que ha de ser, como deseamos, competitiva y dinámica.»

Conclusiones del Consejo Europeo de Colonia, 1999

1.3. Concordancia entre objetivos y capacidades

Estos objetivos solamente se podrán materializar si la estructura económica e industrial europea es capaz de responder a los desafíos planteados en su camino. Alcanzar estos objetivos significa mirar al futuro, anticiparse a los avances y tomar a corto plazo las decisiones políticas apropiadas que permitirán a Europa responder a sus necesidades a medio y largo plazo. Queda mucho por hacer para que las capacidades de Europa concuerden con sus objetivos políticos.

El sector aeroespacial está acostumbrado a poner sus miras en el largo plazo: la creación de una nueva generación de aeronaves puede tardar una década o más desde su diseño hasta la realización; un proyecto espacial incluso superará ese periodo; la investigación de un nuevo compuesto puede implicar una generación de trabajo antes de que esté listo para su aplicación práctica. Por la misma regla de tres, es esencial disponer de un marco político a largo plazo si se desea que el sector aeroespacial proporcione las capacidades necesarias para responder a los objetivos de Europa, especialmente en las actividades militares, donde los gobiernos son los únicos clientes.

El bienestar del sector está asentado sobre dos pilares: civil y militar, complementarios pero mutuamente dependientes. Operar en los mercados civil y militar implica compartir conocimientos, competencias y productos, disfrutar de economías de escala y de los beneficios de una amplia gama de productos. Ambos se basan en la aplicación de tecnologías avanzadas al tiempo que prestan servicio a clientes privados y públicos con diferentes necesidades.

1.4. Análisis de STAR 21

Durante los 12 últimos meses, el Grupo asesor aeroespacial europeo ha analizado estas cuestiones en detalle, identificando las áreas clave que determinarán el futuro del sector. El Grupo se congratula por los avances ya obtenidos, pero el marco político y normativo vigente en la actualidad no puede resolver eficazmente las amplias disparidades entre los objetivos de Europa y su capacidad para ofrecer los resultados requeridos.

Tras una evaluación del papel estratégico del sector aeroespacial (capítulo 2) y su perfil (capítulo 3), la Revisión estratégica aeroespacial para el siglo XXI (STAR 21) ha identificado cinco áreas principales merecedoras de una atención específica: competencia en los mercados mundiales (capítulo 4), el entorno operativo del sector aeroespacial europeo (capítulo 5), gobernanza europea de la aviación civil (capítulo 6), necesidad vital de capacidades europeas de seguridad y defensa (capítulo 7) y salvaguarda del papel de Europa en el espacio (capítulo 8).

STAR 21 tiene como finalidad una mayor comprensión de las cuestiones relacionadas con el sector aeroespacial en Europa y la puesta en práctica de medidas para garantizar que dicho sector pueda representar un papel protagonista a la hora de asegurar el futuro económico y político de Europa. Algunas de sus recomendaciones exigen rápidas decisiones políticas, mientras que otras se considerarán a más largo plazo, pero es importante asegurar que se toman las medidas necesarias. La supervisión y evaluación periódica del progreso en las áreas recogidas en el presente informe ayudarán a identificar los aspectos que precisan medidas adicionales.

El sector aeroespacial cumple un papel estratégico clave para garantizar una Europa segura y próspera:

2. PAPEL ESTRATÉGICO DEL SECTOR AEROESPACIAL

2.1. Generador de riqueza

En el año 2000, el sector aeroespacial europeo ocupaba directamente a 429 000 personas y a muchas más indirectamente, con una facturación consolidada de 72 300 millones de euros. Casi el 15 % de la facturación se invirtió en investigación y desarrollo. Al exportar más de la mitad de la producción, el sector obtuvo una balanza comercial positiva de en torno a 1 900 millones de euros para la UE en conjunto. El sector aeroespacial depende de una cadena de suministros muy amplia que incluye a numerosas pequeñas y medianas empresas establecidas en los 15 países de la Unión. Esta compleja estructura industrial hace de él uno de los mayores contribuyentes a la riqueza y el empleo a lo largo y ancho de la UE.

2.2. Competidor mundial

Poseer firmes capacidades aeroespaciales europeas ha llegado a ser indispensable para mantener la competencia mundial de una extensa gama de productos. El ejemplo más notable es Airbus, en cuya ausencia las líneas aéreas no tendrían elección en el segmento del mercado más importante de la industria aeroespacial civil. La posibilidad de elección de proveedor también es vital para los programas de aprovisionamiento público en materia de defensa y seguridad.

2.3. Beneficiario de competencias y tecnologías clave

El sector aeroespacial integra y fomenta el desarrollo de una amplia gama de competencias, procesos y tecnologías vitales para mantener una economía próspera y con amplias bases. Los fabricantes principales dependen de una red de empresas especializadas de segundo y tercer nivel que responden a sus necesidades. Estas empresas, que operan en numerosos segmentos diferentes, poseen las tecnologías clave esenciales para el futuro de Europa.

2.4. Motor de innovación

El sector aeroespacial es un potente motor de innovación para la economía en su conjunto. Plantea unas exigencias extremas en sus productos, de seguridad y fiabilidad simultáneamente, poco peso, buena economía e impacto medioambiental mínimo, mayor potencia y alta eficacia. Las tecnologías desarrolladas para los productos aeroespaciales originarán productos derivados en numerosos sectores diferentes.

2.5. Servicios desde el espacio

La industria europea ha tenido un papel preponderante en el desarrollo de nuevos servicios que dependen en gran medida de infraestructuras del espacio, desde telecomunicaciones hasta navegación y observación de la Tierra. Los transportes, las telecomunicaciones, los medios de comunicación y otros sectores de la economía, incluidos los organismos públicos, se benefician de estas capacidades, lo que estimula, a su vez, actividades derivadas innovadoras.

2.6. Seguridad y defensa

El sector aeroespacial es un contribuidor esencial para cualquier sistema nacional o supranacional de seguridad y defensa. Sus productos, que incluyen aeronaves, tecnologías espaciales, electrónica, sistemas y subsistemas de ingeniería, son fundamentales para la seguridad nacional, así como para aportar las capacidades precisas para materializar las metas políticas en regiones vecinas y en partes más distantes del mundo. Poseer un sector

aeroespacial competitivo es vital para cualquier nación o región que desee mantener la plena soberanía sobre su territorio, ejercer influencia política más allá de sus fronteras y tener a su alcance la necesaria gama de opciones políticas y posibilidades de elección.

Cuatro principios que rigen el sector aeroespacial europeo

- 2.6.1. El sector aeroespacial es vital para cumplir los objetivos de Europa relativos a crecimiento económico, seguridad y calidad de vida. Está directamente relacionado con una amplia gama de políticas europeas que influyen en él, tales como comercio, transportes, medio ambiente, y seguridad y defensa.
- 2.6.2. Una base industrial fuerte y competitiva a escala mundial es esencial para permitir las necesarias opciones y posibilidades de elección para Europa en sus decisiones respecto a su presencia e influencia en el escenario internacional.
- 2.6.3. El sector aeroespacial europeo debe mantener una firme situación competitiva para actuar plenamente como socio industrial en el mercado aeroespacial mundial.
- 2.6.4. Europa tiene que permanecer en la vanguardia de las tecnologías clave si desea que su sector aeroespacial sea innovador y competitivo.

3. PERFIL DEL SECTOR AEROESPACIAL

La industria aeroespacial europea es uno de los líderes mundiales en grandes aeronaves civiles, reactores de negocios y helicópteros, motores de aviación y electrónica de defensa. Totaliza un tercio del negocio aeroespacial internacional en términos de facturación, frente a casi la mitad correspondiente a la industria de los EE.UU.

Resulta difícil para los nuevos participantes entrar en este sector, especialmente en la categoría de proveedores principales. Una vez que la tecnología, las competencias y la infraestructura se ven erosionadas o desaparecen, es extremadamente difícil volver a crearlas. Por tanto, no se espera que nuevos participantes desempeñen un papel importante en un futuro previsible. En la mayoría de los mercados, las empresas de los EE.UU. y europeas continuarán respondiendo a las necesidades de clientes de todo el mundo dentro de un mercado de gran competitividad.

Diversos factores clave imprimen un carácter distintivo al sector:

- Estrechos vínculos entre las actividades civiles y militares
- Carácter cíclico del sector
- Uso muy intensivo del capital
- Consolidación
- Privatización
- Relaciones UE-EE.UU.

3.1. Vínculos entre lo civil y lo militar

Ambos aspectos del negocio están estrechamente entrelazados. Los componentes más importantes, como electrónica, motores y materiales, así como los procesos clave, utilizan tecnologías similares. La sinergia entre las tareas civiles y militares ofrecen grandes beneficios al sector, creando economías de escala mediante la absorción de elevados costes fijos y no recurrentes. Mientras que el sector aeroespacial civil dependía tradicionalmente de tecnologías desarrolladas para aplicaciones militares, ahora las tecnologías militares se derivan cada vez más del segmento civil, con una tasa mucho más elevada de introducción de productos nuevos. El mantenimiento de un sector aeroespacial viable para responder a las necesidades de los mercados civiles está íntimamente ligado a la conservación de sus capacidades en los campos de seguridad y defensa, y viceversa.

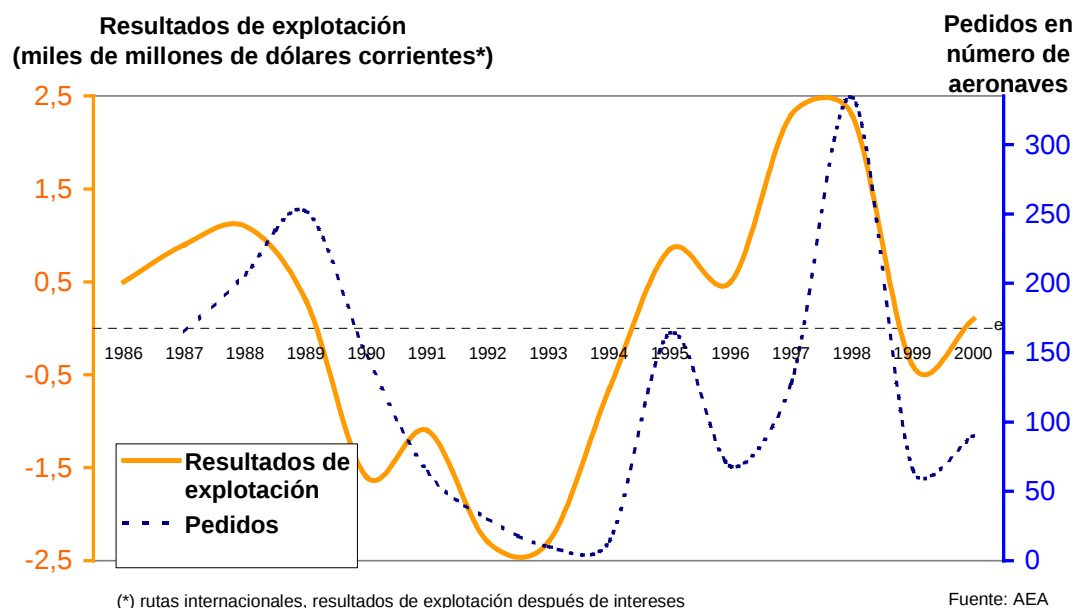
En Europa, especialmente en comparación con los EE.UU., no se comprenden ni reconocen de manera suficiente los vínculos entre los segmentos civil y militar del sector aeroespacial.

3.2. Carácter cíclico del sector

El sector aeroespacial es muy cíclico y dependiente, en especial, de las decisiones de inversión de las líneas aéreas y de los variables patrones de los programas de defensa. La estrecha interrelación entre los sectores civil y militar en muchas empresas implica que los diferentes ciclos de los programas civil y militar permiten a las empresas, además de la sinergia tecnológica, equilibrar sus recursos de desarrollo con mayor eficacia.

El desarrollo y la creciente penetración en el mercado de la familia Airbus supuso un contrapeso de valor inapreciable para los presupuestos de defensa en declive durante los años noventa. La depresión del transporte aéreo tras el 11 de septiembre de 2001 puede plantear un desafío similar, pero opuesto, dado que los requisitos de seguridad y defensa compensan de hecho la disminución de los pedidos de las líneas aéreas.

Rentabilidad y pedidos de aeronaves de líneas aéreas en Europa



3.3. Sector con un uso muy intensivo del capital

El sector aeroespacial precisa grandes dosis de inversiones de capital a largo plazo. La proporción de la facturación por fuselajes, motores y material de tierra y a bordo dedicada a inversiones en investigación y tecnología, desarrollo de productos e instrumentos de capital supera a muchos otros sectores. Al mismo tiempo, el rendimiento es a largo plazo y de alto riesgo, lo que limita el apetito de los mercados financieros. Como resultado, el apoyo público, incluidos la financiación de la investigación y el desarrollo, anticipos reembolsables y asociaciones de distribución de riesgos, se ha convertido en una característica esencial de estas actividades en todo el mundo.

3.4. Consolidación en el sector europeo

El sector aeroespacial continúa consolidándose. El proceso de concentración que comenzó en los EE.UU. y que, por ejemplo, dejó a Boeing como único fabricante estadounidense de grandes aeronaves civiles, se ha trasladado a Europa, en un reflejo del llamamiento de líderes franceses, alemanes y británicos, en diciembre de 1997, en favor de una importante consolidación del sector. Las empresas han visto la necesidad de combinar sus recursos en nuevas configuraciones para reaccionar ante los desafíos de la competencia mundial y responder a pedidos de proyectos transnacionales, tanto civiles como militares, que se emprenden cada vez más a escala paneuropea.

Este proceso ha dado como resultado una significativa reestructuración del sector a través de las fronteras europeas. El desarrollo y la producción de aviones de pasajeros, aviones de transporte militar, helicópteros, misiles, satélites y motores de aviación están ahora en manos de grandes empresas que operan a escala europea, tales como Airbus, Astrium y MBDA.

3.5. Privatización

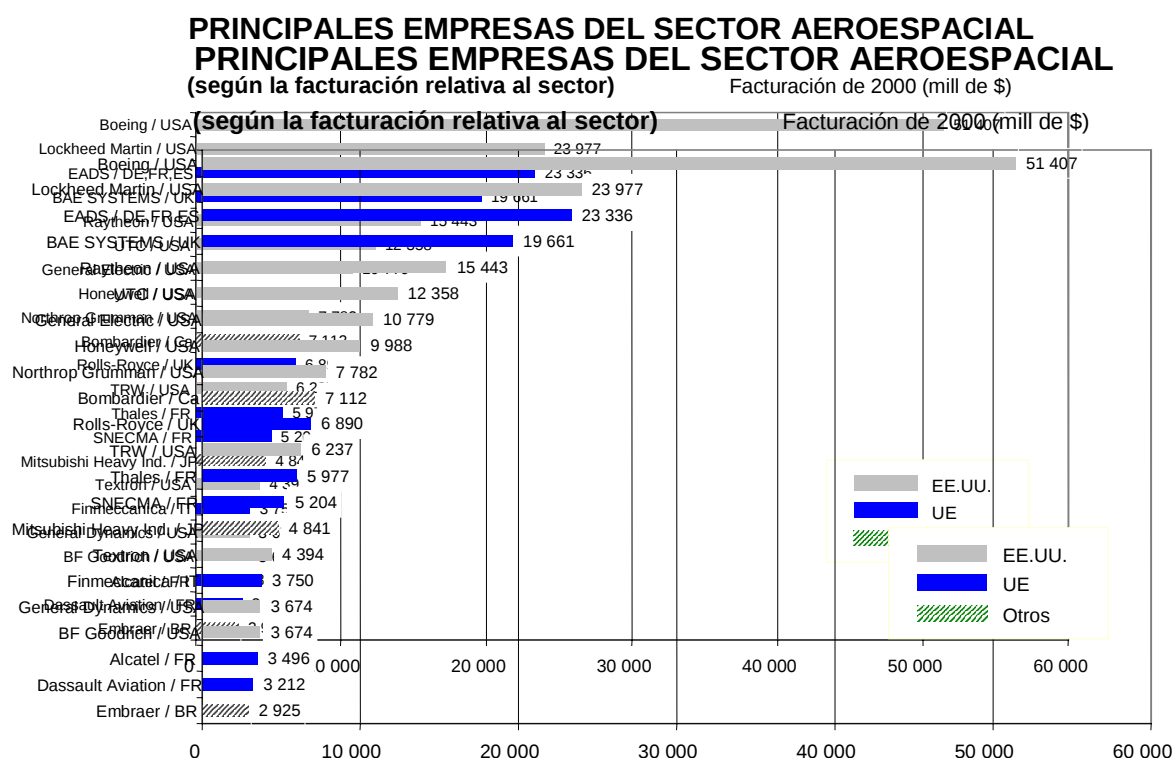
En varios países, las relaciones entre la administración pública y las empresas aeroespaciales han cambiado significativamente. Empresas que antes eran de propiedad pública ahora pertenecen, en su totalidad o en parte, al sector privado, son cotizadas en los mercados de valores y se comprometen a aportar valor para sus accionistas privados. Está claro que estas empresas no pueden existir únicamente en sus limitados mercados nacionales y han desarrollado cada vez más estrategias a largo plazo para hacer el mejor uso de sus recursos y garantizar el acceso al mercado a escala mundial. Por ello, con frecuencia las empresas europeas deberán reforzar sus vínculos no europeos mediante adquisiciones, fusiones o inversiones en el exterior, lo que provocaría, a su vez, la desaparición de las capacidades europeas en ciertos sectores e incluso podría perjudicar la seguridad del suministro europeo. Estas medidas pueden verse muy influidas por un acceso a la financiación o a regímenes fiscales más atractivos.

La movilidad de los programas de investigación e industriales sujetos a estructuras de apoyo internacionales divergentes plantea un desafío importante para los responsables políticos europeos. Empresas tales como BAE Systems, Rolls-Royce, SNECMA y THALES son ejemplos de sociedades que emprenden actividades fundamentales en otros lugares del mundo.

3.6. Relaciones entre la UE y los EE.UU.

Las empresas aeroespaciales de los EE.UU. totalizan aproximadamente la mitad de la facturación mundial del sector. Las ventas del sector europeo superan ligeramente las dos terceras partes de las ventas de los fabricantes estadounidenses. El dominio internacional del sector por parte de los EE.UU. es especialmente notorio en la categoría de proveedores principales.

Esta estructura industrial refleja las ventajas del entorno aeroespacial estadounidense. Las empresas de los EE.UU. operan en el mercado nacional más grande del mundo y se benefician de una estructura operativa de numerosas ayudas diseñada para sustentar un objetivo político declarado hace muchas décadas: mantener la supremacía estadounidense en el sector aeroespacial.



Es evidente que los objetivos políticos de Europa son diferentes de los estadounidenses, lo que se traduce en niveles fundamentalmente distintos de adquisiciones públicas al sector aeroespacial, dado que el Departamento de Defensa de los EE.UU. adquirió mercancías y servicios por valor de 60 300 millones de dólares a fabricantes nacionales en 2000 mientras que los 15 Estados miembros de la UE gastaron 15 900 millones de dólares en contratos europeos.

Otro aspecto benéfico de la política estadounidense son los productos derivados de la investigación y desarrollo militar para programas de aviación civil y, en algunos casos, la derivación directa de planes civiles a partir de proyectos militares.

Productos derivados de uso militar al civil en los EE.UU.

Ejemplos de diseños de la aviación militar que se transfieren directamente a proyectos civiles son los B 707 y B 747, donde los equipos de diseño que habían trabajado en el concurso para el avión de abastecimiento en vuelo KC-135 y el de transporte militar C-5A pasaron a desarrollar la aeronave civil. También el avión de carga civil MD-17 se derivó del C-17. Las herramientas de diseño utilizadas por Boeing al preparar la convocatoria de contrato para el Joint Strike Fighter también estaban pensadas para su uso en programas civiles, según el Consejero Delegado de la empresa. En el sector de motores de aviación, el desarrollo financiado por la administración estadounidense de tecnología de turbinas aplicable a motores civiles y militares quizá consiga más ventas en el primero de ambos segmentos.

Las empresas europeas no pueden permitirse el lujo de desoír el enorme potencial ofrecido por el mercado estadounidense. Deben replantearse sus propias inversiones futuras, pero la intensa competencia transatlántica, especialmente entre Airbus y Boeing, no debería ensombrecer la gran cooperación entre ambas orillas, en particular para productos aeroespaciales civiles. La subcontratación y el aprovisionamiento, la producción, las empresas conjuntas y las fusiones entre ambos lados del Atlántico son avances naturales en un sector que presta servicio a mercados mundiales. Se espera, y se acogería favorablemente, que estos vínculos cobren aún mayor importancia en el futuro.

La relación transatlántica

- Airbus se provee de gran cantidad de equipos en los EE.UU., incluidos motores (GE y P&W) y sistemas. El resultado es que hasta el 40 % de un nuevo Airbus puede estar fabricado allí y el desarrollo del A 380 podría dar trabajo a unas 60 000 personas en ese país.
- Empresas europeas desarrollan y fabrican componentes principales y subsistemas para aeronaves Boeing.
- Fabricantes europeos de motores como Rolls-Royce, SNECMA, MTU y FiatAvio participan en programas de motores tanto en la UE como en los EE.UU., incluso de productos que compiten entre sí.
- CFMI, filial al 50 % de SNECMA y GE, fabrica una gama de motores de aviación de enorme éxito.
- THALES y Raytheon crearon una empresa conjunta al 50 % establecida en los EE.UU. (TRS) en 2001.

- BAE Systems tiene un volumen de negocios general de 4 000 millones de dólares en los EE.UU. y también contará con una participación del 8 % en el programa *Joint Strike Fighter* (JSF) y su desarrollo.
- Rolls-Royce tiene un nivel de actividades significativo en los EE.UU. y también participará en el desarrollo del JSF.

4. COMPETENCIA EN LOS MERCADOS MUNDIALES

La competencia leal en el comercio internacional y el acceso a los mercados son condiciones previas esenciales para garantizar un crecimiento del sector aeroespacial basado en la competitividad.

4.1. Competencia leal en el comercio internacional: condiciones equilibradas

Al operar en un mercado mundial, el sector aeroespacial europeo se enfrenta a una fuerte competencia de empresas establecidas en otros lugares del planeta, principalmente en los EE.UU. Dado el perfil del sector, las administraciones públicas siempre han tenido un papel importante en este negocio. El apoyo público adopta diferentes formas tales como la protección de los mercados nacionales, ayudas a la exportación, fiscalidad o financiación directa o indirecta. Ante esta situación, es crucial una proporción justa en las normas y prácticas de apoyo internacionales para garantizar condiciones equilibradas.

Los acuerdos comerciales internacionales ejercen una función clave a este respecto. En el segmento de *aeronaves civiles*, predominan dos acuerdos: el *Acuerdo GATT sobre el comercio de aeronaves civiles de 1979* y el *Acuerdo bilateral de 1992 entre la UE y EE.UU. sobre el comercio de grandes aeronaves civiles*, que regula con precisión las formas y la amplitud del apoyo público para ambas partes, estipula la transparencia y compromete a las partes a evitar conflictos comerciales.

El reconocimiento y el respeto mutuo de las obligaciones comerciales internacionales, incluida la aplicación de la normativa de la OMC, son necesarios para permitir una competencia equilibrada entre empresas aeroespaciales de distintas partes del mundo.

El acceso a los mercados puede verse dificultado en gran medida por obstáculos a la importación y la exportación de empresas extranjeras, problema que se da especialmente si el mercado protegido es importante, como el mercado de material militar de los EE.UU. Los fabricantes europeos se enfrentan a dos problemas concretos por la política estadounidense:

- 4.1.1. Debido a normas restrictivas incluidas en numerosos actos legislativos individuales tanto federales como estatales, como las *Defense Federal Acquisition Regulations*, el mercado de los EE.UU. es de difícil acceso. En la práctica, refleja la política de «Comprar productos americanos».

En 2001, el Congreso de los EE.UU. aprobó legislación por la cual limitaba explícitamente las opciones de aprovisionamiento del Departamento de Defensa a aeronaves comerciales Boeing (artículo 8159 del Defense Appropriation Bill - HR 3338). Este acto legislativo excluiría efectivamente la compra de un avión de abastecimiento en vuelo Airbus aunque la empresa ofreciera un producto competitivo.

En un futuro previsible, toda carga útil espacial de la administración de los EE.UU. deberá ser lanzada en equipos fabricados en ese país, a menos que el propio Presidente o su representante autorizado exima de tal obligación.

- 4.1.2. Los EE.UU. tienen estrictas normas de exportación que prohíben la exportación sin restricciones de material procedente de otros países en caso de que incluya componentes recogidos en la normativa militar y de doble uso federal. Las autoridades estadounidenses están revisando estos controles de la exportación, pero hasta ahora solamente de manera bilateral con países seleccionados, como Australia, Canadá y el Reino Unido.

A medida que la industria europea aumenta su carácter transnacional, es necesario que los controles de la exportación en EE.UU. se relajen mediante un diálogo que reúna a tantos países europeos como sea posible. Este diálogo transatlántico debería basarse inicialmente en los debates bilaterales en marcha en el sector con seis países europeos (el Reino Unido, Francia, Alemania, Italia, España y Suecia) firmantes del Acuerdo Marco sobre medidas encaminadas a facilitar la reestructuración y funcionamiento de la industria europea de defensa desarrollado en 2000 mediante una Carta de Intenciones (LOI) de cooperación en el ámbito de defensa.

- *El envío a China de un satélite Astrium APR3 para su lanzamiento en un cohete chino en julio de 2001 fue bloqueado mediante una demora en la certificación de exportación por parte de las autoridades de los EE.UU. porque incluía componentes estadounidenses. Una operadora china debía utilizar seis receptores del satélite.*
- *En los aviones de combate de construcción estadounidense exportados y que vayan a ir equipados con sistemas electrónicos de combate de otros países, la instalación de dicho material deberá realizarla un contratista de los EE.UU., que también deberá suministrar determinados componentes clave. Las Fuerzas Aéreas de los EE.UU. deberán examinar las capacidades totales del sistema y aprobar la instalación.*
- *Se denegó a Dassault Aircraft la licencia para integrar el misil aire-aire AMRAAM en el Rafale para su venta a Corea del Sur, lo que debilitó la oferta respecto a sus competidores de los EE.UU.*

Aunque las asociaciones europeas y estadounidenses del sector han estado colaborando para resolver algunas de estas cuestiones, sólo se podrá seguir avanzando con una voluntad política clara y la participación de las administraciones públicas. Donde existan obstáculos al comercio, deberán relajarse para garantizar un acceso justo y recíproco a los mercados.

4.2. Desarrollo de la cooperación internacional

Durante las próximas décadas, los expertos predicen un cambio significativo en los patrones de demanda regional. Se prevé que casi la mitad de la demanda de aviación civil en los próximos 20 años surja fuera de los mercados estadounidense y europeo, grandes pero relativamente maduros.

El acceso a cualquier mercado depende de factores comerciales tales como calidad, precio y servicio, pero también de la creación de relaciones políticas y diplomáticas más sólidas. Dado el papel que representa en las relaciones internacionales, gran parte de la responsabilidad sobre estas cuestiones recae en la UE. Los acuerdos de cooperación en materia de aviación entre la UE y China y entre la UE y la India son ejemplos del fortalecimiento de las relaciones, como también lo es el reciente proyecto de cooperación en materia de aviación civil entre la UE y Asia.

El cambio en los patrones del mercado influirá en la estructura del sector aeroespacial. Para obtener mejor acceso a mercados en crecimiento podría ser preciso trasladar a ellos capacidades de fabricación. Dado que sería la fabricación con menor valor añadido la que se trasladaría a estos mercados en primer lugar, los países con un sector aeroespacial establecido tendrían que concentrarse en tecnologías sofisticadas.

Se ha demostrado la importancia de un enfoque conjunto, que vincule productos competitivos y marketing eficaz del sector con el fortalecimiento de las relaciones a nivel político, para que el sector aeroespacial refuerce su posición en los mercados mundiales. Las políticas europeas tienen un papel destacado a este respecto.

Recomendaciones de STAR 21 sobre los mercados mundiales

- Garantizar unas condiciones equilibradas para que el sector europeo pueda competir lealmente en los mercados mundiales.
- Mejorar el acceso a los mercados mundiales, especialmente al de los EE.UU.
- Procurar acuerdos más amplios para simplificar los controles a la exportación de productos con componentes estadounidenses.
- Garantizar el acceso justo y recíproco al mercado.
- Continuar desarrollando programas de cooperación internacional.

5. ENTORNO OPERATIVO DEL SECTOR AEROESPACIAL EUROPEO

El entorno operativo del sector aeroespacial de Europa está determinado por una amplia gama de políticas. Algunas de ellas tienen su origen en la Unión Europea, mientras que otras se deciden principalmente a escala nacional. Las áreas que plantean más preocupaciones para el sector son la política de competencia, fiscalidad, capacitación y movilidad, ampliación e investigación.

5.1. Política de competencia

El proceso de reestructuración de los sectores militar y aeroespacial ha provocado un número creciente de fusiones y otros acuerdos de cooperación entre empresas dentro de la Unión Europea. Estos sectores han pasado de una fase de consolidación nacional a otra de consolidación paneuropea, desarrollo que permite al sector europeo cumplir los requisitos de competencia dinámica e incrementa su competitividad, tanto en el ámbito civil como en el militar.

La política de competencia de la Unión Europea y, en particular, el Reglamento sobre el control de las concentraciones, establece un marco claro y permite decisiones rápidas,

facilitando así las concentraciones y los acuerdos de cooperación entre empresas que no plantean problemas efectivos de competencia. Es más, el control de la UE sobre las ayudas públicas permite distinguir entre las necesarias para la investigación y el desarrollo tecnológicos y las ayudas ilegales ideadas para proteger a empresas no competitivas.

A la hora de aplicar la política de competencia comunitaria al sector aeroespacial, es preciso tener en cuenta características particulares en casos individuales, características relacionadas con elementos específicos tales como la definición del mercado, posible dominio o influencia negativa sobre la innovación futura. En concreto, entre los aspectos pertinentes relacionados con actividades militares se podrían incluir los siguientes:

- Límites de las administraciones nacionales respecto al ámbito geográfico de los mercados a través de normas sobre aprovisionamiento y procedimientos administrativos (aunque la competencia puede ser cada vez más a escala europea o incluso mundial).
- Ejercicio del poder compensatorio del Estado como cliente único.
- Casos en los que Europa solamente podría sustentar una única entidad capaz de competir a escala mundial en una fase de consolidación paneuropea e internacional.

5.2. Incentivos fiscales

Dentro de un conjunto de políticas más amplio, los incentivos fiscales para la inversión en investigación son un estímulo para las tareas innovadoras que no proporcionan resultados inmediatos. Estas concesiones fiscales forman parte de los regímenes nacionales de impuestos de sociedades y varían significativamente, tanto dentro de Europa como en comparación con otras partes del mundo. Se trata de un importante instrumento político para fomentar la innovación en sectores con una elevada inversión en investigación y tecnología, como el aeroespacial.

En Canadá, la I+D cualificada atrae un crédito fiscal proporcional, que se compensa con los impuestos debidos sobre los beneficios del ejercicio en cuestión. Algunas provincias tienen incentivos adicionales. Por ejemplo, Quebec ofrece un crédito fiscal proporcional al importe abonado por salarios de I+D en la provincia.

Los países europeos deben reconocer los efectos de los incentivos fiscales para la investigación sobre las decisiones del sector respecto a dónde y cuánto invertir.

Una vía útil sería analizar los efectos de los diferentes regímenes fiscales sobre el sector aeroespacial en Europa y compararlos con otras jurisdicciones. El largo periodo de entrega habitual en los sectores de alta tecnología y la naturaleza paneuropea del sector aeroespacial deberían tenerse en cuenta, ya que las diferencias importantes entre los regímenes fiscales aplicables a la investigación en Europa también podrían distorsionar las decisiones de inversión. Sería necesario considerar las posibilidades de aplicar incentivos fiscales y de otros tipos para fomentar la innovación a escala europea, si fuera necesario aplicando medidas nacionales coordinadas para no distorsionar la competencia.

5.3. Salvaguardar la capacitación

La existencia de «lagunas en la capacitación» del sector aeroespacial podría resultar un obstáculo importante para el crecimiento futuro y la competitividad del sector en Europa. Los rápidos cambios tecnológicos y el aumento de la competencia subrayan la necesidad de una

mano de obra creativa, innovadora y adaptable. Salvaguardar y aumentar el desarrollo de una vigorosa base de capacitación europea será un factor clave para conservar la competitividad internacional y retener la inversión en Europa. Por tanto, es necesario mejorar los resultados generales de los sistemas de educación y formación, con la perspectiva del aprendizaje a lo largo de toda la vida, para alcanzar un mejor equilibrio entre la formación profesional inicial y continua, así como para crear vínculos entre distintos contextos de aprendizaje. Para ello, se deberían utilizar plenamente los conocimientos y competencias adquiridos en entornos formales y no formales. Preocupan especialmente los indicios de una creciente dificultad de contratación de personal altamente cualificado.

Iniciativas para mejorar la base de capacitación aeroespacial en Europa

Grupo operativo «Programa de cualificación» de Hamburgo: las industrias regionales aeroespacial y de aviación, la oficina de empleo federal, instituciones educativas y la ciudad de Hamburgo han desarrollado conjuntamente planes suplementarios de formación aeroespacial para garantizar una mano de obra cualificada a largo plazo.

El programa de cualificación abarca planes básicos de formación como aprendiz («electricista de aeronaves» y «mecánico de aeronaves») y programas dedicados de formación profesional avanzada. En febrero de 2002, comenzó el primer curso sobre tecnología aeronáutica en la escuela pública de formación profesional de Hamburgo para ingeniería de productos y tecnología aeronáutica, diseñado para especialistas que ya tengan varios años de experiencia en el sector aeroespacial. Se ha desarrollado un programa de formación específica en inglés técnico, legislación sobre aviación y tecnología de aeronaves (con el apoyo del Fondo Social Europeo y la ciudad de Hamburgo) para el personal de pequeños y medianos proveedores. La Universidad de Ciencias Aplicadas de Hamburgo ofrece varios cursos sobre «Construcción de aviación», incluido un programa de postgrado para ingenieros con puestos de trabajo que aún no se dediquen a la aviación. La Universidad Técnica de Hamburgo-Harburg ha desarrollado módulos de formación para profesionales jóvenes que ya estén trabajando en el sector aeroespacial, con el apoyo de la Unión Europea.

En Italia se han desarrollado iniciativas similares entre el sector, la Universidad y las autoridades públicas, concretamente en las regiones cercanas a Turín, Nápoles y Pisa, que abarcan planes de formación básica y profesional.

Por tanto, las medidas de respuesta ante el riesgo de lagunas en la capacitación necesitan:

- Una mayor cooperación entre una extensa gama de participantes, incluidos organismos públicos y los socios industriales de distintos niveles para desarrollar y aplicar medidas destinadas a aumentar la transparencia y el reconocimiento de títulos y certificados, así como la calidad general de la educación y la formación profesional en Europa en cuanto a reputación y prestigio. Estas medidas deberían incluir planes de aprendizaje a lo largo de toda la vida y programas de formación profesional.
- Una interrelación eficaz entre los institutos de investigación y el sistema de formación.

5.4. Facilitar la movilidad

A medida que el sector se consolida a escala europea, la movilidad del personal gana en protagonismo. Pese a que los trabajadores pueden verse instados a trasladarse a otro país a medida que se desplacen las tareas, la ausencia de una legislación y normativa laboral común en Europa y el escaso reconocimiento de títulos académicos extranjeros son graves obstáculos para la movilidad transfronteriza. Las empresas aeroespaciales europeas con actividades en varios Estados miembros sufren el efecto de estas incoherencias. Los programas transfronterizos, tales como *Eurofighter*, exigen una movilidad considerable de sus trabajadores entre centros de producción especializados ubicados en diversos países europeos. Los periodos de exención son breves y el carácter bilateral de los acuerdos existentes no refleja la realidad de una industria realmente europea.

La Comisión Europea abordó estas cuestiones en su reciente Plan de acción sobre la mejora de las capacidades y la movilidad y solicitó medidas inmediatas para eliminar los obstáculos prácticos, administrativos y jurídicos a la movilidad. La necesidad de mejorar el reconocimiento de títulos mediante el desarrollo de la confianza mutua y la transparencia se resaltó como prioridad entre las medidas a escala europea. Con el objeto de tratar esta cuestión, se ha iniciado un proceso para incrementar la cooperación entre los Estados miembros, otros países europeos y los interlocutores sociales, siguiendo un mandato del Consejo Europeo de Barcelona en marzo de 2002.

La Comisión también destacó específicamente el efecto negativo que pueden producir los regímenes existentes de seguridad social y de pensiones.

No obstante, dado que no se espera que surjan en un futuro próximo regímenes comunes de seguridad social y fiscalidad en Europa, se precisan soluciones concretas que reflejen la naturaleza particular del sector aeroespacial para mejorar la situación actual. En relación con los regímenes fiscales, hasta ahora sólo existen acuerdos bilaterales entre Estados miembros individuales (por ejemplo, Francia-Alemania) y están limitados en el tiempo, permitiendo a los trabajadores transferidos el pago de impuestos en su país de residencia. En lo que respecta a los sistemas de seguridad social, hay un sistema de coordinación comunitario en marcha que garantiza los derechos sociales de los ciudadanos que se desplacen en el interior de la Unión y que determina los regímenes a los que están sujetos. En principio, se trata del sistema del Estado miembro en el que trabajan, pero hay algunas excepciones, tales como el personal de un Estado miembro destinado en otro (hasta 12 o 24 meses). Este sistema de coordinación está en fase de revisión y debería simplificarse y adaptarse a nuevas situaciones.

La autorización de seguridad del personal dedicado a programas militares en los distintos Estados miembros plantea problemas adicionales. Las legislaciones nacionales existentes todavía no se han adaptado al carácter transfronterizo de los grandes programas aeroespaciales. Deberían agilizarse para impedir cargas burocráticas innecesarias.

La autorización de seguridad del personal que trabaja en programas multinacionales, como el Eurofighter, se complica por los diferentes procedimientos y plazos de espera en sus países de origen, que deben facilitar la autorización para cada individuo. La LOI del Acuerdo Marco sobre medidas encaminadas a facilitar la reestructuración y funcionamiento de la industria europea de defensa ha permitido cierto alivio para el personal visitante, pero la autorización concedida todavía no basta para satisfacer los requisitos de la OTAN.

Se precisan varias acciones para facilitar la movilidad transfronteriza de la mano de obra aeroespacial europea:

- Los periodos de destino aceptados en los regímenes de seguridad social deben ampliarse. La experiencia de Airbus sugiere que sería apropiado un plazo de, al menos, 12 años.
- Los acuerdos bilaterales existentes entre los regímenes de seguridad social de Estados miembros individuales deberían llevarse a un contexto europeo transfronterizo más amplio.
- El personal aeroespacial europeo que trabaja en proyectos militares de distintos países europeos debería estar sujeto a procedimientos armonizados de autorización de seguridad.

5.5. Ampliación de la UE

La adhesión de países de Europa Central y Oriental a la Unión Europea planteará desafíos y oportunidades para el sector aeroespacial de Europa. Países como Polonia, la República Checa y Rumania tienen tradición en el sector aeroespacial. Ya hay firmas comunitarias que han desarrollado relaciones empresariales específicas con empresas locales y también se han debatido oportunidades para compartir riesgos y de participación en nuevos programas.

Un elemento clave para reforzar el diálogo es compartir normas comunes. En los sectores aeroespaciales de Polonia y la República Checa ya se está trabajando para compartir conocimientos detallados y mejores prácticas en áreas como el control de calidad, la normalización y la aeronavegabilidad. El reconocimiento mutuo en estos ámbitos y el cumplimiento de las normas de la UE son requisitos previos para entablar relaciones comerciales más estrechas.

En marzo de 2002 se lanzó, con el apoyo de la Comisión Europea, una iniciativa para la formación sobre legislación europea de aviación civil y requisitos conjuntos de aviación (JAR) en países de Europa Central y Oriental.

El objetivo debe ser desarrollar asociaciones comerciales e industriales fructíferas y duraderas para allanar el camino con vistas a una firme colaboración e integración con el sector europeo y ayudar a la industria de estos países para que llegue a ser un socio eficaz en el negocio aeroespacial. La Unión Europea debería estudiar la forma de promover aún más este proceso de integración, por ejemplo, mediante ayudas a la formación en lenguas extranjeras o en competencias de gestión.

5.6. Investigación aeronáutica civil: clave para la viabilidad a largo plazo

El sector aeroespacial requiere compromisos importantes de investigación a largo plazo, puesto que la innovación de hoy es clave para la competitividad de mañana. Más de la mitad de los Estados miembros de la UE ofrecen ayudas para programas nacionales de investigación aeronáutica, al tiempo que la financiación europea ha crecido en importancia. Los programas marco de investigación europeos ahora totalizan aproximadamente el 30 % del gasto público en investigación aeronáutica civil en el continente.

No obstante, la estructura paneuropea del sector aeroespacial y la importancia de los proyectos transfronterizos todavía no se ven reflejados en el enfoque de la financiación para la

investigación en Europa. El VI Programa Marco europeo, que cubre cinco años, propone asignar 1 075 millones de euros a investigación aeronáutica y espacial, pero los Estados miembros también continuarán financiando sus programas nacionales. Se necesita una mayor coordinación entre todos los planes de investigación distintos para superar la actual fragmentación de las actividades de investigación civil en el sector aeronáutico y para minimizar la duplicación innecesaria de esfuerzos. Puesto que los niveles de financiación son ajustados, estos esfuerzos son esenciales para garantizar los recursos que precisan los proyectos principales de investigación.

En enero de 2001, un Grupo de alto nivel presidido por el Comisario Busquin presentó su análisis de la situación existente («Aeronáutica europea: perspectivas de aquí a 2020» - *Perspectivas 2020*), donde se destacaba la necesidad de actuar. El informe instaba a la consecución de un Espacio Europeo de la Investigación en aeronáutica, basado en una comprensión común de las prioridades entre todas las partes interesadas. Los primeros pasos concretos se han dado con el Consejo consultivo para la investigación aeronáutica en Europa (ACARE).

La misión de ACARE es establecer y mantener una Agenda estratégica de investigación en la que se basarán todas las partes interesadas europeas para planificar sus programas de investigación a escala nacional y comunitaria, de manera que sean coherentes con los objetivos del Grupo de alto nivel. ACARE también recomendará medidas para optimizar el uso de las infraestructuras de investigación existentes y mejorar las políticas educativas a fin de atraer la mano de obra necesaria para el sector.

Además de la mejora de los mecanismos de investigación y adquisición de tecnología, combinada con una manera más eficiente y eficaz de compartir las tareas, se precisa un incremento general de los recursos. El Grupo de alto nivel calculó que, en los próximos 20 años, se necesitarían en torno a 100 000 millones de euros de todas las fuentes públicas y privadas para responder a las necesidades de la sociedad y para transformar a la industria europea en líder mundial de la aeronáutica civil. Ello coincidirá con el compromiso general planteado por los líderes de la UE en Barcelona para potenciar los esfuerzos europeos en materia de I+D e innovación y eliminar así las diferencias entre la UE y sus principales competidores.

Los objetivos establecidos en Perspectiva 2020 de responder a los desafíos de seguridad, medioambientales y operativos son muy exigentes y solamente se podrán alcanzar con tecnologías de vanguardia que será necesario investigar y validar antes de que proceder a su producción. Ello requerirá un incremento significativo respecto a los niveles actuales de gasto en investigación aeronáutica civil hasta un total de 100 000 millones de euros de aquí a 2020. Esta inversión coincide con el crecimiento en el gasto de I+D e innovación en Europa de hasta el 3 % del PIB en 2010 solicitado en la cumbre de Barcelona de 2002 y con las previsiones de expansión de la investigación aeronáutica civil por parte de los EE.UU. en el mismo periodo.

5.6.1 Recomendaciones de STAR 21 para mejorar el entorno operativo

- La aplicación de la política europea de competencia debería seguir teniendo en cuenta las características específicas del sector aeroespacial, en particular en las actividades relacionadas con la defensa.

- Deberían analizarse los efectos de los distintos regímenes fiscales para fomentar la innovación en todo el mundo y estudiarse las posibilidades de aplicar incentivos fiscales y de otros tipos para promover la innovación a escala europea, en caso necesario mediante acciones nacionales coordinadas para evitar distorsiones de la competencia.
- Es preciso reconocer las necesidades de educación y formación de una mano de obra capacitada a largo plazo.
- Debe facilitarse la movilidad transfronteriza del personal y es preciso superar los problemas existentes, en particular los relativos a regímenes de seguridad social y procedimientos de autorización de seguridad en los programas militares.
- Sería necesario desarrollar planes de formación práctica en los países candidatos a la adhesión para acelerar la integración del sector.
- En la investigación aeronáutica civil, las principales partes interesadas deben definir prioridades a largo plazo. Los programas futuros de investigación a escala europea, nacional, transnacional y sectorial necesitan una mejor coordinación y una planificación conjunta cuando resulte apropiado.
- Asignación de recursos públicos suficientes para sostener una estrategia de investigación aeronáutica civil a largo plazo que requiere una inversión total estimada de 100 000 millones de euros durante los próximos 20 años de todas las fuentes, tanto públicas como privadas.

6. GOBERNANZA EUROPEA DE LA AVIACIÓN CIVIL

Antes se pensaba que la Comunidad Europea podría limitarse a crear el mercado interior para la prestación de servicios de transporte aéreo y dejar los demás aspectos normativos en manos de los Estados miembros, pero este enfoque ha creado un entorno innecesariamente complejo para el conjunto del sector. Atrapado entre la legislación de los Estados miembros y la europea, supone un lastre para la eficacia del sistema de transporte aéreo europeo. La experiencia demuestra que también debilita la influencia de Europa en los organismos internacionales.

Por consiguiente, ya es hora de establecer un marco normativo realmente integrado para la aviación civil, con especial hincapié en áreas clave como la gestión del tráfico aéreo, la normativa de seguridad y las normas medioambientales. A largo plazo, esto desembocaría en la pertenencia de la Unión Europea a la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), que actúa dentro del sistema general de las Naciones Unidas, para defender, junto con los Estados miembros, sus intereses en dicho foro.

6.1. Gestión del tráfico aéreo y el cielo único europeo

Los cielos de Europa, saturados y gestionados de manera inadecuada, plantean enormes problemas de eficacia para las líneas aéreas europeas lo que, a su vez, ejerce efectos negativos sobre la economía del sector de fabricación aeroespacial. La menor productividad de los equipos en los servicios europeos, donde predomina el corto recorrido, agrava la carga de los costes de propiedad, reduce los beneficios e incrementa las tarifas, mientras que los retrasos que conlleva resultan intolerables para los pasajeros. Un Grupo de alto nivel presidido por la

Vicepresidente de la Comisión, Loyola de Palacio, ya ha solicitado la creación de un regulador independiente y capacitado para gestionar el espacio aéreo europeo sin tener en cuenta las fronteras nacionales. El Grupo también ha destacado la importancia de utilizar nuevas tecnologías. La Comisión Europea se basó en estos resultados para proponer, en octubre de 2001, un paquete de medidas sobre gestión del tráfico aéreo que está actualmente en fase de debate en el Consejo y el Parlamento Europeo.

La aplicación de estas recomendaciones ayudaría a superar los retrasos crónicos que ya afectan al transporte aéreo europeo y podrían suceder cada vez con más frecuencia en el futuro a la luz de las previsiones de crecimiento.

El coste total de los retrasos en Europa en el año 2000 se ha calculado entre 2 900 y 4 000 millones de euros, con retrasos en más de una cuarta parte de los vuelos por una media de 43 minutos. El 40 % de estos retrasos se atribuyó a gestión del tráfico aéreo.

El sector aeroespacial europeo ya ha desarrollado tecnologías avanzadas y conceptos operativos que podrían ayudar a generar un sistema coherente europeo de gestión del tráfico aéreo (ATM) interoperativo con los sistemas existentes en otras partes del mundo.

Un foro apropiado para elaborar las especificaciones técnicas en colaboración con el sector sería el Grupo consultivo del sector, propuesto en la iniciativa sobre el cielo único para aportar datos del sector y otras partes interesadas. Este grupo debería crearse sin demora y todas las actividades deberían incorporarse en un plan maestro general.

Es esencial disponer de un enfoque europeo de ATM eficaz para que Europa tenga más influencia en los organismos internacionales.

6.2. Un único regulador en materia de seguridad

Hasta ahora, las agencias nacionales se han encargado de la seguridad en el transporte aéreo, incluida la certificación de aeronaves y sus componentes, actividades coordinadas mediante el sistema de Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA), que constituye una estructura institucionalizada donde las autoridades de aviación civil de Europa debaten y armonizan las políticas nacionales. No se trata de una entidad judicial con poder para tomar decisiones vinculantes.

A medida que el sector se ha consolidado a escala europea, este enfoque intergubernamental ha dejado de ser adecuado. Ocasiona barreras burocráticas para el sector sin mejorar los niveles de seguridad. La propuesta de Reglamento por el que se establecen normas comunes en el ámbito de la aviación civil y se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) presentada por la Comisión y que está en fase de adopción final en el Consejo de Ministros y el Parlamento Europeo, es un avance esencial. En contraste con el sistema JAA, permitirá que una única entidad tome decisiones vinculantes.

Con el grado adecuado de capacitación, la delegación correspondiente de los Estados miembros y eficacia operativa, la EASA se establecerá a la mayor brevedad posible como la ventanilla única europea para la certificación y se deberían celebrar acuerdos apropiados para permitir que se base en la tradición de cooperación con otros países europeos y los principales reguladores del mundo, tales como la Administración federal de aviación (FAA) de los EE.UU.

No obstante, las autoridades nacionales seguirían teniendo capacidad para realizar sus propios objetivos políticos en dominios que no estén cubiertos por la normativa de la EASA, entre los que se incluyen operaciones aéreas, licencia de personal de vuelo, seguridad en aeropuertos y en el tráfico aéreo. El sector desea una agencia que, con el tiempo, pueda tener un papel protagonista en el escenario internacional, hasta ahora dominado por la FAA, mejorando así la situación estratégica de Europa a medida que los vínculos industriales transatlánticos continúen creciendo. En una perspectiva a largo plazo, esto podría desembocar en la reglamentación de las cuestiones de seguridad en un entorno organizativo transatlántico, pero a fin de garantizar la elaboración de normativas justas, Europa debe tener suficiente peso para contrarrestar el poder de la FAA.

Por tanto, las competencias de la EASA deberán ampliarse rápidamente para cubrir las responsabilidades que actualmente recaen en las agencias nacionales de cada Estado miembro.

6.3. Garantizar la seguridad en el transporte aéreo

A la luz de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, los Estados miembros se dieron cuenta de su grado de interdependencia y de la necesidad de aumentar su colaboración para proteger eficazmente la aviación civil contra la amenaza terrorista.

En una primera fase, se ha encargado a la Comunidad la tarea de garantizar la elaboración y aplicación de normas comunes de prevención, pero es preciso tomar más medidas para adaptar los medios de prevención a la amenaza, utilizando los recursos que ofrecen las nuevas tecnologías en áreas como la seguridad de la cabina de mando y la codificación.

Estas medidas deberán coordinarse estrechamente con los EE.UU. para que las acciones preventivas decididas a ambos lados del Atlántico sean compatibles y no originen problemas insolubles para el sector. De esta forma, la tecnología europea tendría nuevas oportunidades en paralelo al sector estadounidense, que ha participado activamente proponiendo soluciones.

6.4. Enfoque europeo de cuestiones medioambientales

La aviación perjudica al medio ambiente principalmente por el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores. El ruido es una cuestión local, en mayor medida; se trata de un obstáculo importante para la futura ampliación de numerosos aeropuertos existentes y, por tanto, para el crecimiento de la capacidad de los sistemas de transporte aéreo. Las emisiones gaseosas provocadas por la aviación representaron el 2 % de las emisiones totales de CO₂ en 1992 y se calcula un incremento hasta alrededor del 3 % del total en 2015. Otras emisiones, incluidas las de NO_x, influyen en la calidad del aire local y en el cambio climático, y la altitud a la que se producen tales emisiones tiende a incrementar su efecto radiativo (calentamiento de la Tierra).

Ya se han tomado medidas significativas para reducir el ruido y las emisiones de las aeronaves, pero a fin de garantizar el desarrollo sostenible del sector, es esencial que los esfuerzos continúen para reducirlos aún más. En *Perspectiva 2020* ya se definieron los objetivos para el desarrollo de aeronaves y motores durante las dos próximas décadas con el objetivo de reducir a la mitad el consumo de combustibles específicos y reducir las emisiones de NO_x en un 80 %.

La aviación es una industria mundial. Para evitar distorsiones en la competencia entre líneas aéreas y entre fabricantes, las cuestiones medioambientales deberían tratarse a escala mundial

en el seno de la OACI. Europa y sus Estados miembros debería intentar reforzar su papel en dicha estructura para poder influir eficazmente en procesos de toma de decisiones en la materia.

Recomendaciones de STAR 21 para mejorar la gobernanza de la aviación civil

Existe la necesidad urgente de una organización europea sólida que dirija la política general del sector. Europa tendrá que ampliar su influencia más allá de sus fronteras y colaborar con entidades reguladoras en materia de aviación de todo el mundo. Las recomendaciones clave para alcanzar este objetivo son:

- *Autoridad de aviación civil:* La Unión Europea debe asumir la función de responsable de la elaboración de políticas y entidad reguladora en todas las áreas de la aviación civil y de representante único de Europa en todas las organizaciones internacionales pertinentes y, concretamente, ante la OACI. En última instancia, esto debería desembocar en la adhesión de la Unión Europea a estos organismos, junto con sus Estados miembros. Una EASA con capacidad de decisión y cuyas competencias se amplíen rápidamente será un primer avance en este sentido.
- *Gestión del tráfico aéreo (ATM):* Se debería desarrollar un plan maestro para la iniciativa hacia un Cielo único europeo dentro del marco que está en fase de debate en el Parlamento Europeo y el Consejo.

7. NECESIDAD VITAL DE CAPACIDADES EUROPEAS DE SEGURIDAD Y DEFENSA

Una responsabilidad básica del gobierno es proteger al ciudadano. Ahora se acepta que, en muchas circunstancias, esta garantía de seguridad debe proporcionarse a escala europea. Los acontecimientos que sucedan fuera de las fronteras de la UE pueden tener enormes consecuencias dentro de la Unión. La guerra de los Balcanes provocó importantes movimientos migratorios que afectaron directamente a los países de la UE, mientras que los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 demostraron la necesidad de estar preparados para responder a nuevos tipos de amenazas para la seguridad, tanto a escala nacional como mundial.

Los países europeos han reaccionado ante estas necesidades de seguridad y defensa desde tres ángulos diferentes, pero interrelacionados:

- Los compromisos nacionales de defensa territorial de todos los Estados miembros siguen ejerciendo una función básica en sus políticas de seguridad y defensa.
- Once Estados miembros de la UE también pertenecen a la OTAN, lo que ha concedido alta prioridad a la necesidad de reforzar las capacidades de los aliados europeos para que puedan ser socios con plena eficacia en la Alianza.
- En el Tratado de la Unión Europea, los Estados miembros aceptaron definir y aplicar una política exterior y de seguridad común, incluida la elaboración progresiva de una Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD), reforzando así la identidad europea y su independencia para fomentar la paz, la seguridad y el progreso en Europa y en el mundo.

Cada uno de estos tres enfoques precisa soluciones tecnológicas cada vez más exigentes. Los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 subrayaron más aún la necesidad de medidas más intensivas para proteger al ciudadano tanto en el frente civil como en el militar y complicaron más esta tarea. Pero para que Europa satisfaga más necesidades de protección civil y defensa, como señala el Tratado UE, debe poseer las capacidades pertinentes. En gran medida, será el sector aeroespacial el que deba facilitarlas.

El objetivo europeo común de carácter general (u objetivo de Helsinki) ya identifica lo necesario para desplegar una Fuerza de reacción rápida de 60 000 efectivos. Es demasiado pronto para elaborar hipótesis sobre los demás objetivos que deberán establecer los Estados miembros de la UE para la PESD, pero está claro que los compromisos ya firmados en el contexto de la OTAN y a escala nacional implican importantes requisitos nuevos en una perspectiva a medio y largo plazo, teniendo en cuenta que las fuerzas desplegadas estarían disponibles para fines nacionales, de la OTAN o de la UE.

Objetivo europeo de carácter general

«Con el fin de llevar a cabo todas las misiones de Petersberg se adoptará un objetivo europeo común de carácter general consistente en dotarse de capacidades militares que puedan desplegarse con rapidez y [...] objetivos colectivos en relación con estas capacidades en materia de mando y control, inteligencia y transporte estratégico, que se lograrán mediante esfuerzos voluntarios coordinados a escala nacional y multinacional.»

Conclusiones del Consejo Europeo de Helsinki, 1999

7.1. Identificar las carencias de capacidad

La preocupación inmediata de la UE es llevar a cabo operaciones de gestión de crisis en todo el espectro de las denominadas misiones de Petersberg: misiones humanitarias o evacuación de nacionales, mantenimiento de la paz y misiones en las que intervengan fuerzas de combate para la gestión de crisis, incluidas las misiones de pacificación. Paralelamente, los Estados miembros interesados proporcionarán los medios militares para la seguridad de los intereses nacionales, europeos y transatlánticos en la estructura de seguridad existente, en particular la OTAN.

La necesidad de aumentar las capacidades para satisfacer el objetivo europeo general está plenamente reconocida a escala de la UE y estrechamente vinculada con el futuro del sector aeroespacial en Europa. Los Estados miembros de la UE han señalado su decisión de mejorar las capacidades operativas dentro del Plan de acción europeo sobre la mejora de las capacidades para que puedan llevar a cabo plenamente todas las misiones de Petersberg, especialmente en lo relativo a disponibilidad, capacidad de despliegue, sostenibilidad e interoperabilidad. En concreto, han acordado proseguir sus esfuerzos en las áreas de mando, control, comunicaciones e inteligencia (C3I), así como en el transporte estratégico aéreo y marítimo.

Para Europa resulta esencial disponer de *capacidades de mando, control e inteligencia*, con instalaciones tales como aeronaves de vigilancia no tripuladas y sistemas de comunicación vía satélite, para cumplir las misiones de Petersberg incluidas la gestión de crisis en países próximos (por ejemplo, los Balcanes) o en cualquier otro lugar del mundo.

El *transporte estratégico aéreo* permite a los responsables políticos europeos trasladar rápidamente efectivos a destinos más lejanos para operaciones de mantenimiento de la paz o de intervención, así como para ofrecer una rápida evacuación de lugares problemáticos reduciendo el número de víctimas.

Se ha acordado que, en el contexto de la UE, los Estados miembros apoyarán la estructuración progresiva de una política común de defensa, según lo consideren apropiado, mediante la cooperación en el ámbito del armamento. El Consejo Europeo de Laeken de diciembre de 2001 reconoció la importancia de una mayor armonización de los requisitos militares y la planificación del aprovisionamiento de armas, indicando que la Unión y los ministros competentes buscarán soluciones y cooperaciones nuevas a fin de desarrollar las capacidades necesarias haciendo al mismo tiempo un uso óptimo de los recursos.

Por lo tanto, el sector aeroespacial es un componente clave, tanto en lo relativo a las aplicaciones de defensa como para solucionar las carencias de capacidades (fase esencial para lograr la credibilidad de la Política Europea de Seguridad y Defensa).

7.2. Desafío para Europa

Es preciso que los presupuestos de defensa en los países europeos se utilicen de manera más coherente. La efectividad de los mecanismos tradicionales de coordinación y cooperación entre los europeos no es la adecuada. Los requisitos militares europeos no están armonizados, por lo que los mercados y las adquisiciones están fragmentados y son demasiado reducidos para permitir grandes cantidades de producción en el sector que lo hagan más competitivo.

Como consecuencia de la fragmentación del mercado de defensa, la investigación y la tecnología no se comparten ni alcanzan la escala suficiente para permitir que el sector europeo explote las mejores tecnologías de manera uniforme. Además, en tanto que las empresas europeas deben cofinanciar gran parte de su investigación y desarrollo militar, la I+D del sector en los EE.UU. recibe un apoyo total, política que quedó confirmada en mayo de 2001.

Esta combinación de factores limita enormemente los esfuerzos del sector europeo por seguir siendo competitivo en mercados clave. Esta situación podría verse agravada por el paquete adicional de 40 000 millones de dólares que la administración de los EE.UU. ha asignado a gastos de defensa como consecuencia de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, junto con el presupuesto superior a 400 000 millones de dólares propuesto para el ejercicio fiscal 2003.

El gran desequilibrio entre los EE.UU. y Europa, además de distorsionar la competencia, dificulta cualquier forma de cooperación o asociación a través del Atlántico.

Para que la política exterior y de seguridad europea sea creíble, precisa capacidades apropiadas de defensa. Los sistemas militares necesitan entre 15 y 20 años desde la evaluación de la tecnología hasta su despliegue operativo. En ámbitos donde no se emprendan programas de I+D significativos, Europa tendrá que optar entre no disponer de capacidad operativa o depender de proveedores no europeos.

Acontecimientos recientes destacan la importancia de tener procedimientos eficaces y ágiles de inteligencia, mando y control, así como de sistemas armamentísticos precisos sin efectos colaterales para la gestión de crisis tanto civiles como militares. Estos requisitos precisan soluciones innovadoras y complejas, cuyo desarrollo puede necesitar experimentos de viabilidad y demostradores, que den como resultado una nueva generación de equipos en áreas clave tales como búsqueda y evacuación, reconocimiento, sistemas C3I, vehículos aéreos no tripulados y municiones inteligentes. A menos que Europa conserve estas capacidades y las desarrolle, existe el riesgo real de que su capacidad para actuar dependa de los EE.UU. debido al control sobre la oferta de determinados tipos de equipos o al apoyo a sistemas ya entregados.

Si los Estados miembros de la UE no refuerzan su compromiso con el sector aeroespacial ni responden a estas cuestiones a escala europea, corren el alto riesgo de limitar la capacidad autónoma de la Unión para llevar a cabo las misiones de Petersberg, incluso las más básicas, por no hablar de las obligaciones que los Estados miembros individuales tienen en la OTAN.

El nuevo entorno electrónico

La naturaleza de la guerra está experimentando cambios de fondo, provocados por la necesidad de maximizar el despliegue efectivo de fuerzas armadas, incrementar la vigilancia frente a la amenaza terrorista, dar una respuesta flexible a dicha amenaza y reconocer la necesidad vital de reducir al mínimo las víctimas militares y civiles de las acciones militares. Este escenario implica el uso de sistemas de aeronaves no tripuladas tanto para la vigilancia como para la proyección de fuerzas.

Gran parte de la tecnología necesaria para esta nueva capacidad es genérica. El despliegue de sistemas no tripulados aportará medios fiables y económicos de vigilancia y gestión de datos para la protección de las pesquerías, patrullas fronterizas, mantenimiento del orden público, búsqueda y evacuación de civiles y muchas otras aplicaciones con considerable potencial de mercado. El sector aeroespacial europeo puede y debería cubrir aplicaciones tanto civiles como militares.

Hasta ahora, los EE.UU. han logrado los mayores avances hacia la creación de este entorno electrónico y el desarrollo y despliegue de sistemas no tripulados. A menos que Europa pueda generar su propia capacidad independiente en este ámbito, incluso a un nivel de capacidad inferior aceptable, sufrirá graves limitaciones tanto en la participación significativa en operaciones militares junto a los EE.UU. como, más importante aún, en la puesta en marcha de acciones independientes. La cuestión clave será la interoperabilidad entre los países europeos, así como con los EE.UU. y la OTAN.

7.3. Nuevo enfoque de las necesidades de defensa de Europa

Los equipos de defensa constituyen el único de los sectores económicos de la Unión Europea que sigue regido en gran medida por políticas nacionales. La definición de las necesidades futuras y el aprovisionamiento para cubrir las actuales se llevan a cabo con frecuencia a escala meramente nacional, sin tener apenas en cuenta los intereses comunes. Ello resulta caro e ineficaz, duplica los esfuerzos y genera costes en una época de considerable reducción presupuestaria. Se puede observar claramente que:

- Un mercado fragmentado impide que Europa obtenga las economías de escala necesarias para reducir costes, financiar la I+D y garantizar la aplicación eficaz de la tecnología.
- Los métodos tradicionales de cooperación dentro de Europa no aportan el mejor rendimiento.

El desarrollo de objetivos comunes para la política exterior y la cooperación en operaciones de seguridad debe conjuntarse con objetivos comunes y cooperación en el diseño y la adquisición de las herramientas. Sería preciso acelerar las tareas de armonización de los requisitos militares y la planificación del aprovisionamiento de armas, como recomendó la cumbre de Laeken de 2001, con objeto de desarrollar una política de armamento integral a escala de la UE. Es necesario elaborar con mayor rapidez iniciativas para el aprovisionamiento común en organizaciones como la *Joint Armaments Cooperation Organisation* (OCCAR, organismo conjunto de cooperación en materia de armamento) y el Grupo de Armamento Europeo Occidental (GAEO).

Sin embargo, la racionalización del gasto no bastará para cubrir las necesidades de la nueva agenda de seguridad. Se precisarán recursos adicionales y esta nueva demanda surge justo cuando varios gobiernos europeos han comenzado a reestructurar sus fuerzas armadas para adaptarlas a un nuevo entorno estratégico cuyas necesidades militares son diferentes. Pero la reestructuración cuesta dinero y el posible ahorro no se materializará inmediatamente. El enfoque integral a la gestión de crisis que caracteriza a la Política Exterior y de Seguridad Común exigirá nuevas capacidades costosas, incluida la vigilancia.

La libertad de acción europea se cobra un precio en el material apropiado de las fuerzas armadas, así como en la creación de una potente base industrial y tecnológica. Por ello, deberían enfocarse en un contexto europeo las decisiones sobre el nivel de gasto nacional en material militar, cambio de prioridades en los presupuestos de defensa actuales y respuestas apropiadas a nuevas amenazas. Es más, los actuales compromisos limitados respecto a proyectos de I+D de defensa conjuntos deberían ampliarse e incluir grandes demostradores cooperativos que aunarían actividades de distintos Estados miembros para crear un potente marco de investigación militar.

El compromiso de los Estados miembros y la UE con una estructura de defensa eficiente, apropiada para las nuevas estrategias y prioridades de Europa y cada vez más autónoma, insta a un proceso armamentístico europeo que consta de los siguientes elementos:

- Formulación de una política de armamento común europea con una base tecnológica e industrial de defensa sostenible, junto con el desarrollo de programas de I+D eficaces para responder a las necesidades de defensa y seguridad identificadas para la Política Exterior y de Seguridad Común y mejorar las capacidades europeas en la Alianza del Atlántico Norte.
- Fomento, a escala de todos los Estados miembros, de acuerdos eficaces de cooperación armamentística basados en los mejores ejemplos extraídos de la LOI del Acuerdo Marco sobre reestructuración de la defensa.
- Creación de una estructura uniforme en la UE para formar un mercado europeo integrado de material de defensa que permita al sector explotar las economías de escala y facilitar a un precio asequible los materiales y servicios necesarios para las políticas comunes europeas y el mercado de exportación.

No obstante, estas mejoras estructurales no serán suficientes por sí solas para aportar las nuevas capacidades necesarias con el fin de responder a los objetivos estratégicos de los dirigentes europeos. Los crecientes compromisos en materia de defensa y seguridad de los países europeos precisan que se les asignen cada vez más recursos. La conclusión inevitable es que se debe incrementar el gasto general.

7.4. Mercado interior de material de defensa

Dado que la competitividad del sector europeo aeroespacial y de defensa es vital para la credibilidad de los objetivos de seguridad y defensa europeos, se deberían utilizar siempre que sea posible los instrumentos existentes para eliminar las políticas y prácticas que impiden a las empresas de defensa europeas trabajar con mayor eficacia.

La consolidación del sector aeroespacial y de defensa europeo va de la mano con el incremento de transferencias de productos, componentes, bienes intermedios y materias primas, ya sea entre empresas independientes vinculadas por una relación cliente/proveedor o bien entre empresas o fábricas que pertenezcan al mismo grupo. En ambos casos, es importante garantizar que las mercancías circulen dentro del mercado interior de manera que no pongan en entredicho la competitividad de las empresas europeas reestructuradas. Junto con la simplificación administrativa, ello se conseguirá introduciendo procedimientos que permitan la circulación más rápida de mercancías y componentes, necesidad básica para la gestión moderna y flexible de las empresas.

Tomar medidas para facilitar la libre circulación de bienes de defensa mediante la simplificación de los controles asociados con las transferencias intracomunitarias y la armonización de los derechos de aduana es un requisito previo para la creación del mercado único integrado, piedra angular del valor añadido de la dimensión de la UE.

Las políticas elaboradas para el mercado único en las que la UE posee una amplia experiencia normativa, tales como los principios de contratación pública, también pueden ser pertinentes para crear un mercado único de los equipos de defensa, especialmente en el contexto de una política armamentística europea en desarrollo que tenga en cuenta las características especiales de los equipos de defensa.

El Parlamento Europeo ha apoyado este enfoque. En abril de 2002, aprobó una Resolución sobre los sectores de defensa europeos donde reiteraba su opinión de que una industria armamentística europea fuerte, eficiente y viable, y una política de adquisiciones eficaz son vitales para el desarrollo de la PESD. Asimismo, confirmó su apoyo al Plan de acción incluido en la Comunicación de la Comisión de 1997 «Aplicación de la estrategia de la Unión sobre los sectores industriales vinculados a la defensa», que solicitaba la reestructuración urgente del sector y la creación de un mercado europeo de equipos de defensa.

El Parlamento Europeo solicitó a la Comisión que enviara al Consejo y al Parlamento, a la mayor brevedad, un plan de acción actualizado y le pidió que considerara en qué medida deberían aplicarse las disciplinas de mercado único y política comercial común a las industrias de defensa, la posibilidad de crear un órgano industrial de defensa multi-institucional que agrupara y coordinara la investigación en el ámbito de defensa de manera similar a ACARE, y si se precisan medidas adicionales para facilitar la constitución de empresas transnacionales y la integración de las industrias en los países en vías de adhesión.

A largo plazo, la Convención sobre el futuro de Europa ofrece la oportunidad de identificar las disposiciones institucionales y operativas más eficaces para alcanzar los objetivos de la

Unión en el ámbito de defensa y, de este modo, reforzar la competitividad del sector europeo aeroespacial y de defensa.

Recomendaciones de STAR 21 para el sector de defensa

- Objetivo primordial: una política armamentística europea que facilite una estructura para los mercados de equipos de seguridad y defensa en Europa y permita obtener una base tecnológica e industrial sostenible y competitiva.
- Armonización de los requisitos militares y planificación de los presupuestos de aprovisionamiento y adquisición de armas.
- Aumento de los recursos, utilizados con mayor eficacia, junto con la promoción de programas cooperativos europeos y el intercambio más efectivo de tareas entre los Estados miembros.
- Mayor coherencia en el gasto destinado a investigación de defensa entre los Estados miembros.
- Trabajar en la constitución de un mercado europeo de equipos de defensa y de una agencia sobre armamento responsable de una amplia gama de actividades relacionadas con adquisición, investigación y desarrollo comunes, aprovisionamiento de bienes listos para su uso, etc.
- Fomento de medidas a escala de la UE similares al Acuerdo Marco sobre medidas encaminadas a facilitar la reestructuración.
- Cubrir las lagunas identificadas en el objetivo europeo de carácter general y en los objetivos colectivos de capacidades.

8. SALVAGUARDA DEL PAPEL DE EUROPA EN EL ESPACIO

Durante los últimos 40 años, Europa ha desarrollado importantes capacidades espaciales gracias a sus vehículos y lanzaderas espaciales y a la infraestructura terrena de apoyo. Se trata en la actualidad de herramientas esenciales para el bienestar y la seguridad de los ciudadanos europeos, claves para numerosas aplicaciones en los ámbitos civil y militar, cuya importancia continúa creciendo rápidamente. Las aplicaciones espaciales aportan una contribución creciente y esencial a las políticas de la UE en aspectos como medio ambiente, transportes, agricultura y desarrollo. La evolución de la Política Exterior y de Seguridad Común y la aplicación de las misiones de Petersberg también exigen capacidades que necesitan tecnologías espaciales.

Estas aplicaciones dependen de las capacidades europeas en tres áreas interrelacionadas:

- Uso del espacio para la observación de la Tierra, la navegación y las telecomunicaciones
- Ciencia espacial
- Acceso al espacio

8.1. Importancia de las aplicaciones espaciales

Todos reconocen la importancia estratégica del espacio para Europa. Desde la creación de la Agencia Espacial Europea (AEE) para la colaboración europea en actividades espaciales civiles, en 1975, uno de sus principales objetivos ha sido permitir una mayor comprensión de la Tierra y el universo mediante el desarrollo y la operación de programas específicos. A través de estos programas multilaterales, combinados con esfuerzos nacionales, Europa ha desarrollado capacidades significativas en tecnología de vehículos espaciales. Igualmente, la familia de lanzaderas Ariane se ha desarrollado para permitir un acceso autónomo al espacio.

*La **observación por satélite** permite un seguimiento de los cambiantes patrones climáticos y medioambientales, y ayudará a definir, aplicar y vigilar los compromisos internacionales de Europa tales como el Protocolo de Kyoto de la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático. El **sistema de navegación por satélite (global positioning)** aportará importantes mejoras a la seguridad, eficiencia e **intermodalidad** del transporte europeo facilitando información precisa sobre ubicación y navegación. Los **servicios de telecomunicaciones vía satélite** tienen potencial para mejorar los sistemas de comunicación en Europa.*

En 2000, la Comisión Europea y la AEE elaboraron una estrategia europea conjunta en materia espacial y crearon el Grupo operativo CE/AEE. A corto plazo hay dos programas conjuntos de especial importancia, el sistema de navegación Galileo y el sistema de observación por satélite para la vigilancia del medio ambiente y de la seguridad (GMES, Global Monitoring for Environment and Security).

***Galileo** es un programa europeo de navegación vía satélite basado en 30 satélites en órbita alrededor de la Tierra, con estaciones receptoras terrenas locales, que presta servicio a usuarios en prácticamente todas las ubicaciones. Será compatible y complementario con el sistema GPS, operado por el Departamento de Defensa de los EE.UU. Los Ministros de la UE han aprobado la fase de desarrollo del proyecto, que durará hasta 2005 e irá seguida de las fases de despliegue y operativa. Se prevé su puesta en funcionamiento para 2008.*

*El **GMES** es una iniciativa europea lanzada en 1998 que se beneficiará de las instalaciones de investigación por satélite existentes y previstas para crear un sistema operativo de información basado en el espacio. Sus capacidades de observación incluirán el cambio mundial, presiones medioambientales y posibles aplicaciones de seguridad si son necesarias de acuerdo con la Política Exterior y de Seguridad Común de la UE.*

8.2. Desafíos para el sector espacial de Europa

Las actividades espaciales incluyen aplicaciones de interés meramente comercial en el sector civil, especialmente los satélites de telecomunicaciones. Durante los 10 últimos años, el sector espacial en Europa ha invertido mucho para beneficiarse del crecimiento significativo generado por este mercado comercial, mientras que en los EE.UU. los programas rentables han sido básicamente institucionales. El reciente declive acusado en el mercado de las telecomunicaciones (y, por tanto, en el mercado de lanzaderas) pone en peligro la viabilidad del sector espacial europeo. Este declive coincide con una reducción de los presupuestos públicos espaciales que amenaza la financiación de los programas de la agencia espacial en Europa.

La gran dependencia que el sector espacial europeo tiene del mercado comercial contrasta con los EE.UU., cuya principal cuota de ingresos se deriva de programas de financiación pública. La creciente inversión pública estadounidense en su sector espacial continuará ejerciendo presiones sobre la industria europea: el dominio mundial en equipos y aplicaciones espaciales es un objetivo político declarado de los EE.UU.

Las cifras resaltan la situación: en 1999, la facturación de las empresas aeroespaciales de los EE.UU. procedente de actividades espaciales fue de 33 700 millones de euros, de los cuales 26 000 millones (más de tres cuartas partes) fueron financiados por el Departamento de Defensa y la NASA. Por el contrario, la facturación de las empresas europeas no llegó a 5 500 millones de euros y solamente la mitad de esta cifra procedió de fuentes institucionales; el resto se obtuvo en el mercado comercial competitivo.

Además, los programas de defensa en Europa se llevaron a cabo de manera nacional o bilateral (y en contadas ocasiones, multilateral), con algunos éxitos importantes pero presupuestos limitados: menos del 5 % del total para el sector en los EE.UU., incluso tomándolos en conjunto. Hasta ahora, los esfuerzos por dar un mayor apoyo a los proyectos de cooperación europeos no han proporcionado resultados y su futuro permanece incierto. Como consecuencia, y al contrario de lo que sucede con los programas espaciales civiles, todavía no existe ninguna estructura a escala europea o multilateral para responder a las necesidades de tecnología espacial de seguridad y defensa de los Estados miembros.

Si Europa no responde a estos desafíos, las consecuencias serán graves y, muy posiblemente, irreversibles. Podría perder la independencia en tecnologías de satélite comerciales y estratégicas clave tales como navegación, comunicaciones u observación de la Tierra, tanto civiles como militares, así como en el acceso al espacio. La cantidad de opciones políticas para la UE y su importante papel en este sector estratégico de alta tecnología quedarían en entredicho y pasaría a depender de otras partes. Podría perder su puesto en los sectores comerciales y de servicios dependientes de las capacidades espaciales.

8.3. Necesidad de una política espacial dinámica

Una política espacial europea dinámica a largo plazo, como recomienda la estrategia conjunta CE/AEE, debería incluir determinados elementos clave:

Galileo: Ahora que el Consejo de la Unión Europea ha dado luz verde a Galileo, el siguiente paso es garantizar la infraestructura y avanzar a las fases operativa y de explotación. Hay que prestar mucha atención a la aplicación resultante identificando claramente la infraestructura adicional y las definiciones de servicios para el proyecto en términos de financiación pública para la primera y de participación del sector para los segundos.

Galileo aportará una amplia gama de beneficios a los sectores aeroespaciales nacionales y a la economía europea en conjunto y mantendrá a la industria europea a un nivel de vanguardia en las tecnologías espaciales. Asimismo, proporcionará un sistema operativo internacional complementario a otros sistemas de navegación existentes, que podrían actuar como equipos de seguridad en caso necesario.

GMES: Esta iniciativa clave debería desarrollarse rápidamente para garantizar que Europa posea una capacidad de observación mundial independiente, autónoma y operativa para las necesidades políticas relacionadas con el medio ambiente y la seguridad.

A principios de 2004 debe haberse establecido un programa GMES completo, de conformidad con la Resolución del Consejo de diciembre de 2001, si se desea cumplir el objetivo de lograr una capacidad operativa y sostenible en 2008. Como primera fase, se precisan prototipos previos a gran escala creados a través de redes entre la infraestructura espacial y no espacial, respaldados por los presupuestos necesarios en el programa marco de investigación europeo y programas de la AEE y por actuaciones destinadas a garantizar el establecimiento de una estructura institucional adecuada para recopilar y ofrecer acceso a información espacial para medio ambiente y seguridad.

Respuesta a los objetivos de seguridad de la UE: Las aplicaciones espaciales podrían colaborar en varios objetivos de la Política Exterior y de Seguridad Común, como complemento a los recursos propios de los Estados miembros, incluida la recopilación, comunicación y verificación de la información, pero se necesitará un enfoque integrado de todas las partes interesadas (Estados miembros, Comisión Europea, Consejo y OTAN) para desarrollar capacidades específicas o compartidas. Estas son las prioridades:

- Hacer uso de la infraestructura existente y prevista, que es básicamente nacional pero incluye el Centro de Satélites de la UE, para apoyar las misiones de Petersberg de ayuda humanitaria, evacuación y mantenimiento de la paz. Los elementos de seguridad del GMES deberían dedicarse a dicho objetivo.
- Continuar creando una capacidad de información sobre defensa y seguridad espacial en Europa para vigilancia, reconocimiento, mando y control, telecomunicaciones y navegación, aprovechando los activos espaciales de Europa y ampliando la experiencia del Centro de Satélites.
- Animar a la OTAN a que tenga en cuenta una solución Europea a la hora de hacer pedidos para sus necesidades de telecomunicaciones militares vía satélite y de lanzamiento.

Ciencia espacial e I+D: Se debería respaldar la ciencia espacial, tal como exploración del espacio, ciencias de la tierra y microgravedad (por ejemplo, investigación sobre biotecnología), así como sus aplicaciones basadas en tratamiento innovador de datos, modelos, etc., necesarias para desarrollar nuevas misiones y servicios espaciales operativos. Las agencias espaciales y la UE deberían apoyar demostradores de amplia escala que integren las distintas tecnologías espaciales y terrenas.

Apoyo a las capacidades de lanzamiento europeas: La capacidad de lanzamiento independiente y competitiva para permitir el acceso al espacio es un requisito previo para lograr una política espacial europea consolidada y una explotación satisfactoria del espacio. Por desgracia, debido al acusado descenso de los lanzamientos de satélites de telecomunicaciones que representan la mayor parte del mercado de Ariane, los lanzamientos comerciales junto con el complemento limitado de contratos de lanzamiento de gobiernos europeos son insuficientes para la viabilidad del sistema Ariane. Así, el apoyo público de la AEE y los Estados miembros de la UE cobra una importancia vital para las mejoras de lanzaderas Ariane, nuevos avances e instalaciones de lanzamiento, dado que la industria se esfuerza por reducir costes y mejorar la eficiencia de la producción. Es esencial actuar rápidamente a escala europea para que Europa pueda competir equitativamente con el sector de lanzaderas de los EE.UU., que cuenta con financiación pública.

La estructura CE/AEE: Una vez definida una estrategia general a corto y medio plazo, la CE y la AEE deben aplicarla cuanto antes. Para definir un Programa espacial europeo, CE/AEE

deberían desarrollar también un enfoque a largo plazo con la financiación adecuada, poniendo en práctica mecanismos institucionales apropiados que tengan plenamente en cuenta las necesidades de los usuarios y aporten visibilidad para usuarios, inversores y terceros países.

Recomendaciones de STAR 21 sobre el espacio

- Desarrollar una política espacial europea consolidada de acuerdo con la comunicación AEE-CE sobre el espacio, que incluya un plan de acción y financiación adecuada.
- Desplegar Galileo según el calendario, dedicando los recursos adecuados a su promoción internacional y al desarrollo de actividades subordinadas y dando oportunidades para que el sector privado participe desde el principio.
- Desarrollar el GMES para garantizar una capacidad de observación internacional autónoma, con un apoyo significativo de programas de la CE y la AEE.
- Desarrollar una capacidad espacial de defensa y seguridad basada plenamente en Europa para vigilancia, reconocimiento, mando y control, que incluya telecomunicaciones y navegación.
- Adaptar el apoyo público para mantener un acceso independiente y competitivo de Europa al espacio.
- Adaptar el apoyo público a la ciencia espacial y al desarrollo de sus aplicaciones.
- Apoyar demostradores de amplia escala que integren las distintas tecnologías espaciales y terrenas.

9. COMENTARIOS FINALES

El Grupo asesor aeroespacial considera que el sector aeroespacial en Europa pasa por una fase crítica. Debe operar con una perspectiva a largo plazo de entre 20 y 30 años. Por consiguiente, el marco político que se establezca en la actualidad y los recursos que se le asignen ahora determinarán las perspectivas y los resultados del sector durante décadas. Para que Europa siga siendo un centro de excelencia próspero en el sector aeroespacial dentro de un mercado internacional enormemente competitivo donde las empresas de los EE.UU. se benefician de un mercado nacional masivo y fuertes ayudas públicas, deben existir oportunidades comparables europeas para alcanzar los objetivos de la Unión. De lo contrario, Europa corre el riesgo de perder capacidades vitales.

Con esto no se aboga por que la UE intente igualar los niveles de gasto de los EE.UU. en materia aeroespacial y de defensa. El gasto será necesariamente distinto en función de las diferentes perspectivas estratégicas, objetivos y prioridades, así como de los distintos instrumentos para su aplicación. No obstante, las opciones políticas en relación con la función y la influencia de Europa en el mundo están vinculadas de manera inseparable con la capacidad de garantizar los medios y capacidades para alcanzar sus objetivos. Es esencial contar con un sector aeroespacial europeo competitivo que facilite estos medios y capacidades.

El Grupo invita a dar la respuesta más amplia posible a su análisis y recomendaciones. En particular, espera la reacción de las partes mejor situadas para la puesta en práctica de sus recomendaciones, es decir, los Estados miembros y las instituciones comunitarias. A la luz de

estas reacciones y de otros avances pertinentes, el Grupo estará dispuesto a seguir contribuyendo al debate.

9.1. Resumen de las Recomendaciones de star 21:

Competencia en los mercados mundiales

- Garantizar unas condiciones equilibradas para que el sector europeo pueda competir lealmente en los mercados mundiales.
- Mejorar el acceso a los mercados mundiales, especialmente al de los EE.UU.
- Procurar acuerdos más amplios para simplificar los controles a la exportación de productos con componentes estadounidenses.
- Garantizar el acceso justo y recíproco al mercado.
- Continuar desarrollando programas de cooperación internacional.

Entorno operativo del sector aeroespacial europeo

- La aplicación de la política europea de competencia debería seguir teniendo en cuenta las características específicas del sector aeroespacial, en particular en las actividades relacionadas con la defensa.
- Deberían analizarse los efectos de los distintos regímenes fiscales para fomentar la innovación en todo el mundo y estudiarse las posibilidades de aplicar incentivos fiscales y de otros tipos para promover la innovación a escala europea, en caso necesario mediante acciones nacionales coordinadas para evitar distorsiones de la competencia.
- Es preciso reconocer las necesidades de educación y formación de una mano de obra capacitada a largo plazo.
- Debe facilitarse la movilidad transfronteriza del personal y es preciso superar los problemas existentes, en particular los relativos a regímenes de seguridad social y procedimientos de autorización de seguridad en los programas militares.
- Sería necesario desarrollar planes de formación práctica en los países candidatos a la adhesión para acelerar la integración del sector.
- En la investigación aeronáutica civil, las principales partes interesadas deben definir prioridades a largo plazo. Los programas futuros de investigación a escala europea, nacional, transnacional y sectorial necesitan una mejor coordinación y una planificación conjunta cuando resulte apropiado.
- Asignación de recursos públicos suficientes para sostener una estrategia de investigación aeronáutica civil a largo plazo que requiere una inversión total estimada de 100 000 millones de euros durante los próximos 20 años de todas las fuentes, tanto públicas como privadas.

Gobernanza europea de la aviación civil

Existe la necesidad urgente de una organización europea sólida que dirija la política general del sector. Europa tendrá que ampliar su influencia más allá de sus fronteras y colaborar con entidades reguladoras en materia de aviación de todo el mundo. Las recomendaciones clave para alcanzar este objetivo son:

- *Autoridad de aviación civil:* La Unión Europea debe asumir la función de responsable de la elaboración de políticas y entidad reguladora en todas las áreas de la aviación civil y de representante único de Europa en todas las organizaciones internacionales pertinentes y, concretamente, ante la OACI. En última instancia, esto debería desembocar en la adhesión de la Unión Europea a estos organismos, junto con sus Estados miembros. Una EASA con capacidad de decisión y cuyas competencias se amplíen rápidamente será un primer avance en este sentido.
- *Gestión del tráfico aéreo (ATM):* Se debería desarrollar un plan maestro para la iniciativa hacia un Cielo único europeo dentro del marco que está en fase de debate en el Parlamento Europeo y el Consejo.

Necesidad vital de capacidades europeas de seguridad y defensa

- Objetivo primordial: una política armamentística europea que facilite una estructura para los mercados de equipos de seguridad y defensa en Europa y permita obtener una base tecnológica e industrial sostenible y competitiva.
- Armonización de los requisitos militares y planificación de los presupuestos de aprovisionamiento y adquisición de armas.
- Aumento de los recursos, utilizados con mayor eficacia, junto con la promoción de programas cooperativos europeos y el intercambio más efectivo de tareas entre los Estados miembros.
- Mayor coherencia en el gasto destinado a investigación de defensa entre los Estados miembros.
- Trabajar en la constitución de un mercado europeo de equipos de defensa y de una agencia sobre armamento responsable de una amplia gama de actividades relacionadas con adquisición, investigación y desarrollo comunes, aprovisionamiento de bienes listos para su uso, etc.
- Fomento de medidas a escala de la UE similares al Acuerdo Marco sobre medidas encaminadas a facilitar la reestructuración.
- Cubrir las lagunas identificadas en el objetivo europeo de carácter general y en los objetivos colectivos de capacidades.

Salvaguardia del papel de Europa en el espacio

- Desarrollar una política espacial europea consolidada de acuerdo con la comunicación AEE-CE sobre el espacio, que incluya un plan de acción y financiación adecuada.
- Desplegar Galileo según el calendario, dedicando los recursos adecuados a su promoción internacional y al desarrollo de actividades subordinadas y dando oportunidades para que el sector privado participe desde el principio.

- Desarrollar el GMES para garantizar una capacidad de observación internacional autónoma, con un apoyo significativo de programas de la CE y la AEE.
- Desarrollar una capacidad espacial de defensa y seguridad basada plenamente en Europa para vigilancia, reconocimiento, mando y control, que incluya telecomunicaciones y navegación.
- Adaptar el apoyo público para mantener un acceso independiente y competitivo de Europa al espacio.
- Adaptar el apoyo público a la ciencia espacial y al desarrollo de sus aplicaciones.
- Apoyar demostradores de amplia escala que integren las distintas tecnologías espaciales y terrenas.