

## Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el «Programa de ayuda a la aviación europea»

### (Dictamen de iniciativa)

(2010/C 255/05)

Ponente: **Jacek KRAWCZYK**

Coponente: **Marcel PHILIPPE**

El 16 de julio de 2009, de conformidad con el artículo 29, apartado 2, de su Reglamento Interno, el Comité Económico y Social Europeo decidió elaborar un dictamen de iniciativa sobre el

*Programa de ayuda a la aviación europea.*

La Comisión Consultiva de las Transformaciones Industriales, encargada de preparar los trabajos del Comité, aprobó su dictamen el 26 de noviembre de 2009 (ponente: Jacek Krawczyk; coponente: Marcel Philippe).

En su 458º Pleno de los días 16 y 17 de diciembre de 2009 (sesión del 17 de diciembre), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 167 votos a favor y 2 abstenciones el presente Dictamen.

### 1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 La crisis no tiene precedentes; afecta a todos los elementos de la cadena de valor del transporte aéreo (en lo sucesivo, «la cadena de valor»), si bien de formas diferentes. En un entorno parcialmente desregulado, en el que sólo el último eslabón de la cadena de valor (las compañías aéreas) ha sido adecuadamente liberalizado, los demás eslabones pueden atenuar o eludir completamente la reducción de ingresos derivada de la reducción del tráfico, ya sea haciendo un uso indebido del denominado «principio de recuperación de costes», o abusando de su posición competitiva.

1.2 Está en juego la resistencia de la aviación europea y, por lo tanto, su competitividad internacional. Mientras otras regiones del mundo han tomado medidas rápidas y eficaces para remediar la disminución transitoria de pasajeros y carga, en Europa se viven problemas de otra naturaleza, con importantes efectos negativos para los proveedores. Los impuestos de todo tipo, el aumento sostenido de los costes como consecuencia del uso de infraestructuras (aeropuertos, ATC), la escasez de financiación disponible y la aplicación unilateral de limitaciones medioambientales son sólo unos pocos ejemplos de la realidad que afronta el sector de la aviación europea.

1.3 El presente dictamen propone algunas medidas a corto y medio plazo y pide a los responsables que las analicen y adopten urgentemente, a fin de que la aviación europea pueda superar la crisis y emerger de ella con la misma solidez de que gozaba con anterioridad.

1.4 Todos los agentes que participan en el transporte aéreo deben comprender que han de involucrarse en la reestructuración de la cadena de valor: aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea, agentes de asistencia en tierra, compañías aéreas y fabricantes aeronáuticos.

1.5 El Comité Económico y Social Europeo recuerda que el sector europeo de la aviación en su conjunto reviste una importancia estratégica para Europa y es un vector de crecimiento gracias a la alta cualificación profesional y técnica de su personal. Por ese

motivo, las medidas necesarias para superar la crisis deben permitir mantener los conocimientos y cualificaciones profesionales necesarios para garantizar el desarrollo de la base industrial y tecnológica europea.

1.6 Para prever mejor la evolución futura del sector, se debe fomentar el diálogo social entre las partes interesadas y fomentar iniciativas dirigidas a la formación y a la gestión previsional de cualificaciones profesionales y puestos de trabajo. Las partes interesadas del sector público y privado deben tomar medidas que apoyen la interacción entre los centros educativos y los sectores económicos, así como apoyar la I+D necesaria para el desarrollo del sector.

1.7 Las propuestas para el programa de ayuda a la aviación europea se recogen en el punto 9 del presente dictamen. Dichas propuestas comprenden iniciativas en los siguientes ámbitos:

- adaptación y costes de infraestructura
- retos financieros como consecuencia de la falta de financiación y la disminución de beneficios
- medio ambiente
- contexto normativo
- competencia internacional
- investigación y desarrollo.

### 2. Repercusión de la crisis en el sector de la aviación

2.1 En marzo de 2009, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) predijo que las pérdidas totales del sector del transporte aéreo en el mundo ascenderían a 4 700 millones de dólares en 2009; en mayo revisó esta estimación, elevando la cifra a 9 000 millones, y lo mismo hizo en septiembre, cuando predijo unas pérdidas mundiales de 11 000 millones de dólares. Para 2010 se prevé un mantenimiento de las pérdidas en niveles próximos a los 3 800 millones de dólares.

2.2 Desde el punto de vista de la demanda, los miembros de la Asociación Europea de Compañías Aéreas (AEA) experimentaron una disminución del número de pasajeros del 8,2 % durante el primer semestre de 2009. El transporte rentable ha caído en más de un 19,9 %. Los operadores de carga registraron una reducción de la demanda del 22,1 % en el primer semestre de 2009. Estos datos han sido confirmados por Airports Council International (ACI), que calcula, por su parte, un descenso de la demanda del 8,1 % en pasajeros y el 21,8 % en carga. Según ACI, en los primeros nueve meses de 2009 los 25 principales aeropuertos europeos perdieron 41 millones de pasajeros. La Asociación Europea de Compañías Aéreas Regionales (ERA), representante de las compañías que operan vuelos intraeuropeos, señala una disminución total del tráfico de pasajeros del 7,2 % en el primer semestre de 2009.

2.3 En 2008, el sector del transporte aéreo proporcionaba aproximadamente 1,50 millones de puestos de trabajo en Europa, la mayor parte en las compañías aéreas, que representaban el 49 % del empleo. Tan sólo en el primer semestre de 2009, los miembros de la AEA redujeron sus plantillas en 34 000 trabajadores (aproximadamente el 8 % del total), lo que provocó un efecto en cascada sobre aproximadamente 90 000 empleos «indirectos» en Europa, la mayoría altamente cualificados. El aeropuerto de Ámsterdam es otro ejemplo de reducción importante de personal.

2.4 En Europa, las compañías aéreas de bajo coste vienen registrando un mejor rendimiento que otros modelos empresariales, aunque tampoco se han librado de las quiebras: desde agosto de 2008 han quebrado cinco de estas compañías. Su cuota de mercado en Europa se ha triplicado, pasando del 12 % en 2003 al 37 % en 2009. En julio de 2009, en el peor momento de la crisis, el reajuste de su capacidad era prácticamente inexistente, ya que la demanda de sus servicios no había decrecido o lo había hecho muy ligeramente. Esta circunstancia puede explicarse, en parte, por su capacidad para evitar «hubs» congestionados y, de este modo, reorganizar sus operaciones en función de las necesidades económicas del momento. No obstante, su dependencia de las ayudas públicas –directas o indirectas– en un momento de estancamiento de las finanzas públicas arroja dudas sobre su sostenibilidad a medio plazo. Cabe constatar que el desarrollo de las compañías aéreas de bajo coste ha pasado a ser una realidad social, por lo que debemos plantearnos el futuro de esta modalidad de transporte y el efecto que podría tener en el conjunto de la cadena de valor.

2.5 A pesar de los importantes recortes de capacidad, los resultados de explotación de las compañías han pasado de – 200 millones de euros en el primer trimestre de 2008 a – 1 900 millones de euros en el primer trimestre de 2009. Según la IATA, las compañías aéreas europeas sufrirán las mayores pérdidas en 2009, por valor de 3 800 millones de dólares. La ACI prevé que los aeropuertos europeos perderán 98 millones de pasajeros en 2009, siendo los más pequeños los más afectados.

2.6 En Europa, más de 33 compañías se han declarado en quiebra, o están a punto de hacerlo, desde el comienzo de la crisis (entre septiembre de 2008 y septiembre de 2009).

2.7 Según los últimos análisis del mercado del transporte aéreo europeo en 2008 elaborados por la Comisión Europea, Airbus recibió en 2008 un 41,3 % menos de pedidos que en 2007, que fue un año excepcional en cartera de pedidos.

2.8 Desde el punto de vista de los fabricantes, también 2009 ha sido negativo hasta ahora. Hasta octubre de 2009, Boeing había

recibido un total de 195 pedidos y 111 anulaciones, lo que da un saldo neto de solamente 84 pedidos. Durante el mismo período, Airbus recibió 149 pedidos y 26 anulaciones, equivalente a 123 pedidos netos. En comparación, el año pasado estas empresas registraron respectivamente 662 y 777 pedidos.

2.9 Enfrentados a una drástica reducción del número de pedidos, así como a peticiones de prórrogas de las entregas o descuentos, los fabricantes aeronáuticos apenas tienen margen de maniobra y están intentando proteger sus resultados reduciendo costes. Al mismo tiempo, esta situación influye en su capacidad para invertir en nuevas tecnologías y nuevos aviones.

### 3. Consecuencias a largo plazo para el sector

3.1 La estrategia adoptada por los principales fabricantes (Airbus, Boeing, Dassault, ATR, Alenia, Safran, Goodrich, Thales, Liebherr, etc.) intenta reducir los plazos y costes de desarrollo y, además, relocalizar la producción y la investigación fuera de Europa. Los proveedores y subcontratistas se ven obligados a aplicar la misma estrategia con respecto a sus propios socios <sup>(1)</sup>.

3.2 Si una caída significativa de los pedidos coincide con la estrategia de los contratistas, ello crea dificultades de volumen de trabajo para numerosos subcontratistas, cuya supervivencia puede verse amenazada. Según la misma lógica, cabe cuestionar las estrategias empresariales que incluyen medidas de relocalización y transferencia tecnológica hacia el exterior de Europa, a la vista de su impacto social (agotamiento de recursos financieros, pérdida de competitividad y valor añadido, efectos sobre el medio ambiente y el tejido socioeconómico).

3.3 A largo plazo, tal política puede contribuir en gran medida a la destrucción de empleo altamente cualificado en Europa. Esta pérdida de puestos de trabajo puede mermar gravemente la competitividad del sector en Europa.

3.4 El aumento del desempleo, la disminución de las rentas privadas y la crisis de confianza han inducido a los pasajeros a reducir viajes, evitar la clase preferente y recurrir a modos de transporte alternativos.

3.5 Si en 2001 los miembros de la AEA sufrieron un descenso del 7 % de sus ingresos e hicieron falta tres años para salir de los números rojos, la situación actual es dos veces peor. La actual disminución del 15 % parece indicar que las compañías necesitarán más de tres años para volver a la normalidad.

4. Las reducciones de costes de las compañías aéreas no están siendo acompañadas por iniciativas paralelas por parte de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP). Las reacciones a la recesión económica no son uniformes a lo largo de la cadena de valor.

4.1 Además, la existencia de una compleja red de normativas a menudo contradictorias limita la capacidad del sector para responder a los desafíos de la crisis.

(1) Véase también el Dictamen del CESE sobre el tema «La aeronáutica europea: situación y perspectivas» (DO C 175, 28.7.2009, pp. 50-56).

5. Las compañías aéreas controlan solamente el 37 % de sus costes de explotación. Casi una tercera parte se deriva de factores que escapan a su influencia directa, como:

5.1 Los costes de explotación «externos», que representaron un total de 50 500 millones de euros en 2008; aunque los precios del petróleo, en gran parte incontrolables, suponen la mayor parte de dichos costes (por encima del 45 %), el 55 % restante (27 500 millones) tiene su origen, entre otros factores, en las tasas aeroportuarias y la gestión del tránsito aéreo (ATC).

5.2 Las tasas aeroportuarias, por valor de 2 800 millones de euros el año pasado, se incrementaron repentinamente en más del 5 % en numerosos aeropuertos. Sólo unos pocos aeropuertos europeos fueron capaces de complementar los esfuerzos de sus usuarios con reducciones paralelas de sus tasas. En promedio, las tasas de aeropuerto por pasajero se incrementaron en un 15 % durante el primer trimestre de 2009.

5.3 El aumento de los precios del petróleo es una amenaza para la sostenibilidad de las compañías aéreas. El precio del combustible de aviación se ha incrementado en cerca del 50 % desde principios de año. Según la IATA, el precio medio aumentará de 61 dólares por barril en 2009 a 72 dólares en 2010.

5.4 Análogamente, las tarifas unitarias medias de ATC aumentaron en el primer trimestre de 2009 en un 3,4 % en toda Europa. Este incremento se justificó invocando el principio de «recuperación de costes», que permite a un proveedor de servicios de navegación aérea elevar sus tarifas para compensar las reducciones de tráfico.

5.5 La idea del Cielo Único Europeo —una oportunidad desaprovechada hasta ahora, con la que se confiaba en obtener una reducción de costes de hasta 5 000 millones de euros anuales y otras ventajas derivadas de un encaminamiento más directo de 16 millones de toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub>— no influirá en la realidad económica a corto plazo, ni los bloques funcionales de espacio aéreo (FAB) se harán realidad hasta el año 2012.

5.6 La estructura de costes de las compañías aéreas las expone a cualquier mínima fluctuación del precio del petróleo. En interés de la economía, y también por una cuestión de responsabilidad empresarial y social, es imprescindible fomentar urgentemente la utilización de motores y combustibles «revolucionarios». Para ello es esencial dar un decidido apoyo a la financiación de la I+D.

5.7 Los costes de desarrollo de los programas de aviación se incrementan continuamente, dificultando la financiación de nuevas aeronaves. Cuando las compañías aéreas no tienen acceso a financiación bancaria, todo el sector se debilita.

5.8 Es necesario estudiar nuevos mecanismos de financiación para el desarrollo y fabricación de aeronaves, liberando a los industriales y los operadores de las obligaciones de pago en efectivo, gracias a mecanismos que faciliten el desembolso en el momento de pagar la aeronave.

5.9 Históricamente, los contratos públicos vinculados a los programas aeronáuticos militares han servido de ayuda al sector (de naturaleza predominantemente dual) durante las fases bajas del ciclo económico. Es necesario considerar inmediatamente la posibilidad de ofrecer este apoyo coordinado a nivel de la UE, lo que

también facilitaría la reorganización de una industria que sigue estando demasiado fragmentada.

5.10 Se debe evaluar el uso de financiación pública destinada a empresas (subvencionables con arreglo a la normativa en vigor) sobre la base de compromisos de mantenimiento del empleo y las cualificaciones profesionales en dichas empresas.

6. Es más necesario que nunca garantizar la igualdad de condiciones de la competencia en el contexto internacional. La crisis ha inducido a numerosos Gobiernos del mundo a rescatar a sus compañías aéreas en dificultades. China concedió subvenciones directas a China Eastern Airlines (750 millones de euros) y a China Southern Airlines (320 millones de euros) a principios de 2009, al tiempo que los aeropuertos chinos suspendieron el cobro de tasas y se redujeron los precios del combustible de aviación. En India, Air India ha recibido 600 millones de euros en capital y créditos blandos del Estado.

6.1 Algunas de estas compañías, como las aerolíneas del Golfo, son operadores de quinta y sexta libertad que utilizan Europa como una importante y rica reserva de la que nutrirse.

6.2 Estas compañías, que disfrutaban de ayudas estatales, mantienen sus operaciones intercontinentales a pesar de la dramática caída de los factores de ocupación. En algunos casos, incluso incrementan esas operaciones, mientras que las compañías europeas, sujetas a la realidad del mercado, se ven obligadas a reducir las (las compañías del Golfo incrementaron su capacidad, principalmente a través de los grandes «hubs» aeroportuarios europeos, en un 14 % este año).

7. La reacción de la Unión Europea a esta crisis sin precedentes consistente en la exención del régimen de expiración de las franjas horarias durante el verano, ha resultado insuficiente y tardía. La adopción y publicación del correspondiente Reglamento a finales de junio, casi tres meses después del comienzo de la temporada veraniega, no ayudó al sector a reaccionar con más flexibilidad a los rápidos cambios que se producían en el mercado.

8. Aunque las asociaciones de compañías aéreas han rechazado rotundamente la idea de que se concedan ayudas estatales a compañías concretas, se han indicado una serie de ámbitos que precisan una rápida actuación del regulador en la lucha contra la crisis.

8.1 El objetivo de la exención del régimen de expiración de franjas horarias durante el invierno es ayudar al sector de la aviación y, en especial, a las compañías aéreas, a afrontar la crisis económica adaptando su capacidad a nuevos descensos de la demanda. Esta actuación es no discriminatoria, beneficia a todas las compañías aéreas y modelos de negocio, y constituye una medida a corto plazo de carácter aislado. Para que sus efectos se dejen sentir, debe aplicarse en el momento oportuno. Algunas compañías de bajo coste apoyan también esta medida.

8.2 Después de que la crisis golpeará primero al sector financiero, la mayor parte de las instituciones financieras especializadas en la financiación del sector aeronáutico han desaparecido o bien han reorientado su estrategia hacia otros ámbitos.

8.3 Por lo que respecta a la renovación de las flotas, en julio de 2009 las compañías aéreas miembros de la AEA habían cursado pedidos de 535 aeronaves por valor de 29 000 millones de dólares, frente a 561 en el período que finalizó en julio de 2008.

8.4 Se calcula que solamente el 75 %-80 % de esos pedidos están o estarán garantizados o financiados por el mercado financiero. El 20 %-25 % restante deberán ser cancelados, o bien habrán de buscarse formas de financiación alternativas que no existen en la actualidad.

8.5 Solamente en 2008, el Banco Europeo de Inversiones concedió préstamos por un valor aproximado de 52 000 millones de euros a proyectos en el interior de los Estados miembros, de los que sólo 2 700 millones se destinaron al sector europeo del transporte aéreo (compañías aéreas, aeropuertos, ATC y fabricantes).

8.6 En su informe final de mayo de 2009, el GIACC de la OACI recomendó que esta última organización hiciera suyos los siguientes objetivos de dimensión mundial:

- a. A corto plazo, hasta 2012: aumentos de la eficiencia media del combustible de las flotas en servicio, a un ritmo del 2 % anual.
- b. A medio plazo, hasta 2020: aumento anual del 2 % de la eficiencia del combustible.
- c. 2021-2050: aumento del 2 % anual de la eficiencia del combustible a escala mundial.

8.7 Es esencial que la aviación internacional esté representada y sea tratada como un sector en la Cumbre COP-15 que se celebrará en Copenhague en diciembre. También es vital que en Copenhague se alcance un acuerdo para limitar las emisiones totales de la aviación. En el debate han de participar tanto las compañías aéreas como los fabricantes de aeronaves.

8.8 Ante la próxima entrada en vigor del Régimen Comunitario de Comercio de Derechos de Emisión (RCCDE), es fundamental que las compañías europeas comiencen a sustituir gradualmente sus aviones por otros más eficientes. La última generación de B737 o A320 permiten reducciones de hasta el 7 % - 8 % con respecto a la generación anterior. Se deben destinar fondos a una innovación radical en el área del motor, la célula y la tecnología de combustible.

8.9 La edad media de las flotas en servicio sigue siendo relativamente elevada (lo que influye en los resultados de las compañías aéreas); así pues, es necesario organizar un sector estructurado de desguace. Los actuales ejemplos son demasiado escasos y están insuficientemente coordinados. Es necesario crear un auténtico sector europeo, auspiciado por los poderes públicos.

8.10 Naturalmente, los fabricantes y sus subcontratistas deben participar en estas iniciativas, que podrían generar nuevos puestos de trabajo y fuentes de ingresos extendiendo la actividad industrial a la totalidad del ciclo de vida del producto, hasta la retirada del servicio de las aeronaves.

8.11 Los proveedores de servicios de navegación aérea funcionan según un régimen de recuperación de costes: cuando disminuyen los niveles de tráfico, aumenta el coste unitario, de modo que la crisis golpea dos veces a las compañías aéreas. Estos proveedores deben ajustar su base de costes al nuevo entorno económico y a la importante reducción del tráfico aéreo.

8.12 El paquete del Cielo Único Europeo abordará indirectamente el principio de recuperación de costes imponiendo objetivos de rendimiento a los bloques funcionales de espacio aéreo (FAB) y a los Estados miembros. Sin embargo, no entrará en vigor hasta 2012. SESAR, programa destinado a crear una estructura única, sustituirá a los actuales 22 sistemas operativos, 30 lenguajes de programación y 31 sistemas nacionales actualmente en uso.

8.13 Dado que los Estados miembros ya han adoptado la Directiva que regula las tasas aeroportuarias, en estos tiempos de crisis deben actuar como si sus disposiciones fundamentales hubieran entrado en vigor. La Comisión dispone ya de competencias efectivas en materia de tasas aeroportuarias en la UE.

8.14 El año pasado, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) obtuvo competencia legal en materia de normas de seguridad operacional, titulación de tripulantes de vuelo y supervisión de operadores de terceros países.

8.15 Se debe seguir apoyando las mejoras de la seguridad operacional con un análisis basado en datos y riesgos. Las mejoras promovidas por el sector, en asociación con los poderes públicos, han conducido a un incremento sostenido de la seguridad operacional, tendencia que ha de mantenerse porque éste es uno de los elementos esenciales del sector. Se debe garantizar que la AESA se ocupa de modo exclusivo de las cuestiones relacionadas con la seguridad.

8.16 El sector de la aviación lleva mucho tiempo esperando un acuerdo final sobre el reconocimiento mutuo de las medidas de protección de la aviación contra actos de interferencia ilícita entre la UE y los Estados Unidos. Es necesaria una decisión política para reconocer como equivalentes las medidas adoptadas por los Estados Unidos en esta materia. De dicho reconocimiento se beneficiarán 6 millones de pasajeros procedentes de los Estados Unidos que transbordan cada año en un aeropuerto de la UE.

9. El sector europeo de la aviación representa una parte esencial de la economía, contribuyendo de manera decisiva a uno de sus aspectos fundamentales: la movilidad (de bienes y personas). Representa también una parte importante de la base industrial, el desarrollo tecnológico y el crecimiento económico. El mantenimiento de dicha base en una perspectiva a largo plazo tiene una enorme importancia y se debe fomentar. También puede servir de resorte para la recuperación económica en esta época de globalización. Por lo tanto, ha de ser objetivo principal de los Gobiernos garantizar que los pilares que sustentan sus debilitadas economías, incluida la aviación, se mantienen en pie, pero también que se crean las condiciones para un rápido regreso a un entorno saludable. De este modo, el CESE recomienda decididamente la adopción de las siguientes iniciativas y medidas de apoyo:

9.1 La cadena de valor (aeropuertos, fabricantes, suministradores de combustible de aviación, proveedores de servicios de asistencia en tierra, prestadores de servicios de navegación aérea y compañías aéreas) se verá sometida en su conjunto a los efectos de los ciclos económicos y las presiones de la competencia. Hay una reestructuración en curso para mitigar en lo posible los efectos negativos de la recesión económica.



9.2 La Comisión debe adoptar todas las medidas necesarias para facilitar y aplicar una exención a la norma 80:20 de utilización de franjas horarias para la temporada de invierno 09/10.

9.3 Teniendo en cuenta las previsiones de crecimiento futuro a medio plazo del tráfico aéreo, que apuntan a un 4 % - 5 % anual, con la fabricación de hasta 25 000 aviones de capacidad superior a 100 asientos en 20 años, la capacidad de producción europea debe administrarse adecuadamente. Si la reestructuración es inevitable, se deberá tener en cuenta la cuestión del mantenimiento de la capacidad y las cualificaciones profesionales.

9.4 El Comité recomienda que se apliquen los procedimientos de información y consulta de los interlocutores sociales en los casos en que se produzca una reestructuración. El Comité anima a todos los interlocutores sociales a que desarrollen un diálogo social estructurado y proactivo en las empresas, así como a nivel nacional y europeo.

9.5 Los poderes públicos deben ayudar a las compañías vulnerables a mantener sus niveles de empleo y cualificación profesional, por ejemplo, mejorando el acceso a la formación profesional en los períodos de crisis. Los organismos públicos deben ser los primeros en fomentar el desarrollo y adquisición de las cualificaciones necesarias a medio y largo plazo. En este marco, el CESE entiende que se debe implantar un sistema de gestión previsional de puestos de trabajo y cualificaciones en el que participen los interlocutores sociales.

9.6 En sus dictámenes (el último: SOC/347), el Comité ha resalado la importancia de una enseñanza escolar y universitaria de alto nivel, y de una buena conexión entre la industria y el ámbito académico que garantice un suministro de demandantes de empleo con los conocimientos y aptitudes necesarios.

9.7 Este tipo de apoyo coordinado de los poderes públicos (UE, Estados, regiones, etc.) es fundamental para afrontar los efectos de la crisis, que está afectando al sector industrial en un período de abandono a gran escala. Si no se conservan las cualificaciones profesionales en la industria, no será posible hacer frente a los retos a largo plazo.

9.8 El Banco Europeo de Inversiones debería volver a su política previa a 2007, cuando las compañías aéreas europeas podían beneficiarse del crédito; esto ha de hacerse rápidamente, y orientarse concretamente a la financiación de nuevas aeronaves, lo que no equivale a financiar la expansión de las flotas.

9.9 Convendría también ofrecer mecanismos para cubrir los riesgos financieros, como los derivados de la fluctuación de los tipos de cambio (véase el punto 4.6 de CCMI/047). Esto podría adoptar la forma de garantías de préstamos basadas en anticipos reembolsables o de préstamos del BEI (Banco Europeo de Inversiones).

9.10 Se ha de facilitar también financiación adicional para investigación y desarrollo en el sector de la aviación, a fin de permitirle afrontar futuros desafíos, como los requisitos del RCCDE de la UE. Sin embargo, un enfoque sectorial mundial para la

aviación en el marco de la OACI sería la mejor solución para mitigar el cambio climático a nivel internacional, ya que contribuiría a solucionar un problema global.

9.11 Dada la importancia que desde los puntos de vista de la innovación y la estrategia reviste el sector de la aeronáutica para la base industrial y tecnológica europea, se podría obtener un fuerte apoyo a la I+D (amenazada por la crisis) mediante el esfuerzo sostenido de la UE tanto en la fase de ejecución del Séptimo Programa Marco de Investigación y Desarrollo como en el futuro Octavo Programa Marco. El apoyo público a la I+D no debe disminuir si se quiere garantizar la excelencia de Europa en este ámbito. Asimismo, para alcanzar el objetivo de centrarse, también en el futuro, en el desarrollo de una industria aeronáutica sostenible a largo plazo mediante el uso de combustibles alternativos y medidas operativas, la I+D y la cooperación son inevitables.

9.12 Los contratistas de primer orden sufren menos en caso de reducción de la actividad económica que sus propios proveedores y subcontratistas, en los que se encuentra la mayor parte de los puestos de trabajo y cualificaciones del sector. Una forma de apoyo podría ser una mutualización de los préstamos y garantías destinados a los subcontratistas. Los fabricantes deben apoyar los esfuerzos que realizan los proveedores garantizándoles ingresos y volumen de trabajo a largo plazo.

9.13 El paquete Cielo Único Europeo II (CUE II) se debe aplicar urgentemente. La fragmentación del espacio aéreo europeo supone una pesada carga adicional, no sólo para los pasajeros, sino también para las compañías aéreas. El CESE ha prestado un decidido apoyo al CUE II en su último dictamen. La aviación es una industria mundial y la interoperabilidad será necesaria para evitar más cargas e ineficiencias. Por lo tanto, es necesario asegurarse de que se garantiza la interoperabilidad de SESAR y Next-Gen. El mecanismo financiero para la implantación de SESAR deberá ser desarrollado por la Comisión en 2010 a fin de permitir una amplia participación en esta empresa revolucionaria.

9.14 Se ha de instar a todos los Estados miembros a que aceleren la aplicación de la Directiva sobre tasas aeroportuarias. La Comisión debe considerar hacer uso de las competencias que la Directiva le otorga.

9.15 La Comisión dirigirá una Comunicación a los Estados miembros y Eurocontrol a fin de introducir una moratoria en las tasas de ATC. El CESE reconoce los esfuerzos realizados ya por la DG TREN en esta cuestión y la anima resultantemente a ejercer una mayor presión sobre los Estados miembros.

9.16 Las instituciones europeas deben imponer el cumplimiento de las disposiciones relativas a las consultas entre los proveedores de servicios de navegación aérea y las compañías aéreas, según lo prescrito en el Reglamento de tarificación 1794/2006. Dicho Reglamento deberá actualizarse una vez más para reflejar el régimen de rendimientos derivado del paquete CUE II.

9.17 Se debe garantizar que la AESA se ocupa de modo exclusivo de las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación, que deberá mantenerse y mejorarse.

El control único de seguridad deberá aplicarse en toda la UE antes de que finalice abril de 2010 (fecha de entrada en vigor de las nuevas disposiciones de la UE sobre protección de la aviación frente a los actos de interferencia ilícita, tal como figuran en el Reglamento 300/2008). Por añadidura, se debe presentar e implantar cuanto antes una propuesta final de control de seguridad único a los Estados miembros, basada en una evaluación mutua de las medidas de protección de la aviación adoptadas por la UE y los Estados Unidos.

Bruselas, 17 de diciembre de 2009.

*El Presidente  
del Comité Económico y Social Europeo*  
Mario SEPI

---

9.18 Son necesarios más acuerdos internacionales de aviación entre la UE y terceros países que contribuyan a la igualdad de condiciones en la competencia internacional. El CESE ha valorado muy positivamente en su dictamen el acuerdo con Canadá negociado por la Comisión.

9.19 En general, la creciente influencia de la cooperación regional e internacional entre los agentes del sector (operadores, fabricantes, poderes públicos) podría contribuir a impulsar la oferta y la actividad general, siempre que las condiciones de dicha actividad sean socialmente responsables e impliquen a todos los interlocutores sociales.