# Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar "il-Programm ta' għajnuna għall-avjazzjoni Ewropea"

**(opinjoni fuq inizjattiva proprja)**

(2010/C 255/05)

Relatur: **Is-Sur KRAWCZYK**
Korelatur: **Is-Sur PHILIPPE**

Nhar is-16 ta' Lulju 2009, il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew iddeċieda, b'konformità mal-Artikolu 29(2) tar-Regoli ta' Proċedura tiegħu, li jħejji opinjoni fuq inizjattiva proprja dwar

*il-Programm ta' għajnuna għall-avjazzjoni Ewropea.*

Il-Kummissjoni Konsultattiva dwar il-Bidliet Industrijali, li hija inkarigata sabiex tipprepara l-ħidma tal-Kumitat dwar is-suġġett, adottat l-opinjoni tagħha nhar is-26 ta' Novembru 2009. Ir-relatur kien is-Sur Krawczyk u l-korelatur kien is-Sur Philippe.

Matul l-458 sessjoni plenarja tiegħu li saret fis-16 u s-17 ta' Diċembru 2009 (seduta tas-17 ta' Diċembru), il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew adotta din l-opinjoni b'167 vot favur u 2 astensjonijiet.

## 1. Konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet

1.1 Din il-kriżi hija bla preċedent; għandha impatt fuq l-elementi kollha tal-katina tal-valur tat-trasport bl-ajru (il-Katina tal-Valur), għad li b'modi differenti. F'kuntest parzjalment deregolat, fejn hija biss l-aħħar ħolqa tal-katina (il-kumpaniji tal-ajru) li għaddiet minn liberalizzazzjoni adatta, il-komponenti l-oħra jistgħu b'mod parzjali jew sħiħ jikkumpensaw għat-telf fid-dħul ikkawżat mit-tnaqqis fit-traffiku jew permezz ta' użu mhux adatt tal-hekk imsejjaħ prinċipju tal-"irkupru tal-ispiża" jew inkella permezz ta' abbuż tal-pożizzjoni kompetittiva tagħhom.

1.2 Ir-reżistenza tal-avjazzjoni Ewropea, u għaldaqstant il-kompetittività internazzjonali tagħha, tinsab fil-periklu. Filwaqt li reġjuni oħra fid-dinja ħadu miżuri b'ħeffa u b'effiċjenza sabiex jirrimedjaw għat-tnaqqis temporanju fit-trasport tal-passiġġieri u l-merkanzija, il-kontropartijiet Ewropej tagħhom qed jiffaċċjaw problemi ta' natura differenti, b'effetti negattivi importanti fuq il-forrnituri tagħhom. Taxxi mill-gvern ta' kull xorta, spejjeż dejjem jiżdiedu għall-użu tal-infrastruttura (ajruporti, taxxi ATC), in-nuqqas ta' fondi disponibbli u ristrezzjonijiet ambjentali unilaterali mhumiex għajr ftit eżempji tar-realtà li qed jiffaċċja s-settur Ewropew tal-avjazzjoni.

1.3 Din l-Opinjoni tagħti ħarsa lejn għadd ta' miżuri fuq perijodu qasir u ta' daqs medju li dawk li jieħdu d-deċiżjonijiet huma mħeġġa jikkunsidraw u jimplimentaw sabiex l-avjazzjoni Ewropea jkollha suċċess fil-ġlieda tagħha kontra l-kriżi u toħroġ minnha b'saħħitha bħal qabel.

1.4 L-istrutturar mill-ġdid tal-Katina tal-Valur għandu jinfiehem u jingħata segwitu mill-partijiet kollha involuti fit-traffiku tal-ajru: l-ajruporti, il-provvedituri ta' servizz tan-navigazzjoni bl-ajru (ANSPs), il-*ground handlers*, il-kumpaniji tal-ajru u l-produtturi tal-inġenji tal-ajru.

1.5 Il-KESE jfakkar li s-settur Ewropew tal-avjazzjoni meħud globalment huwa meqjus bħala wieħed ta' importanza strateġika għall-Ewropa; huwa mezz tat-tkabbir permezz ta' persunal bi kwalifiki u ħiliet ta' livell għoli. Għalhekk, sabiex tingħeleb il-kriżi li qed tolqot lis-settur, hemm bżonn li jittieħdu miżuri li jkunu kapaċi jissalvagwardjaw il-kompetenzi li se jkunu meħtieġa biex jiġi żgurat l-iżvilupp tal-bażi industrijali u teknoloġika Ewropea.

1.6 Sabiex il-bidliet futuri fl-industrija u fis-settur ikunu jistgħu jiġu antiċipati aħjar, jeħtieġ li jitħeġġu d-djalogu soċjali bejn il-partijiet interessati kif ukoll l-azzjonijiet ta' taħriġ u l-miżuri adatti għall-ġestjoni antiċipattiva tal-ħiliet u l-impjiegi. Il-partijiet interessati fis-settur pubbliku u f'dak privat għandhom jinvolvu ruħhom f'attivitajiet li jappoġġjaw kemm l-iskambji bejn l-iskejjel u l-industrija kif ukoll ir-riċerka u l-iżvilupp meħtieġa għall-iżvilupp tas-settur tal-avjazzjoni.

1.7 Il-proposti għall-Programm ta' għajnuna għall-avjazzjoni Ewropea huma koperti fil-Punt 9 ta' din l-opinjoni. Dawn jinkludu inizjattivi relatati ma':

— Aġġustament u spejjeż tal-infrastruttura;

— Sfidi finanzjarji kkawżati min-nuqqas ta' fondi disponibbli u mit-tnaqqis tal-qligħ;

— Kwistjonijiet ambjentali;

— Qafas regolatorju;

— Kompetizzjoni internazzjonali;

— Riċerka u żvilupp.

## 2. L-impatt tal-kriżi fuq is-settur tal-avjazzjoni

2.1 F'Marzu 2009, l-Assoċjazzjoni Internazzjonali tat-Trasport bl-Ajru (IATA) ipprevediet li t-telf għall-industrija dinjija tal-ajru kien se jilħaq l-USD 4,7 biljun fl-2009, iżda f'Mejju t-telf għall-2009 ġie stmat mill-ġdid għal ammont ta' USD 9 biljun, u f'Settembru reġa' ġie stmat għal ammont ta' USD 11 biljun. Fl-2010 huwa stmat li t-telf se jkompli fuq livell ta' USD 3,8 biljun.

2.2 Fir-rigward tad-domanda, il-membri tal-Assoċjazzjoni tal-Linji tal-Ajru Ewropej (AEA) iffaċċjaw nuqqas ta' 8,2 % fin-numru ta' passiġġieri matul l-ewwel sitt xhur tal-2009. L-ammont ta' nies li jsiefru *f'first class* u f'*business class* naqas b'aktar minn – 19,9 %. L-operaturi tal-ġarr tal-merkanzija ntalqtu minn tnaqqis ta' – 22,1 % fid-domanda fl-ewwel sitt xhur tal-2009. Din l-informazzjoni ġiet ikkonfermata mill-Airports Council International (ACI) bi stima ta' tnaqqis fid-domanda ta' 8,1 % tal-passiġġieri u 21,1 % tal-merkanzija. Skont l-ACI, fl-ewwel disa' xhur tal-2009, l-ajruporti ewlenin tilfu 41 miljun passiġġier. L-Assoċjazzjoni Ewropea tal-Linji tal-Ajru Reġjonali (ERA), li tirrappreżenta l-kumpaniji tal-ajru li joperaw titjiriet ġewwa l-Ewropa, irreġistrat tnaqqis kollettiv fit-traffiku tal-passiġġieri ta' 7,2 % fl-ewwel sitt xhur tal-2009.

2.3 Fl-2008, is-settur tat-trasport bl-ajru pprovda mal-1,5 miljun impjieg fl-Ewropa; il-kumpaniji tal-ajru kienu l-ikbar kontributur billi pprovdew 49 % ta' dawn l-impjiegi. Matul l-ewwel sitt xhur tal-2009 biss, il-membri tal-AEA naqqsu l-impjegati b'34 000 ruħ (madwar 8 % tal-ammont sħiħ tal-ħaddiema), u huwa stmat li dan kellu sensiela ta' effetti fuq 90 000 impjieg "indirett" madwar l-Ewropa kollha, li l-biċċa l-kbira tagħhom jirrikjedu ħiliet kbar. L-ajruport ta' Amsterdam kien ukoll eżempju ta' tnaqqis tal-impjegati fuq skala kbira.

2.4 Il-kumpaniji tal-ajru *low cost* qed jagħtu prestazzjoni aħjar minn mudelli kummerċjali oħra fl-Ewropa. Madankollu, xorta waħda ma ħelsuhiex mill-fallimenti; ħamsa minnhom fallew minn Awwissu 2008 'l hawn. Is-sehem tagħhom fis-suq fl-Ewropa ttrippla u laħaq is-37 % fl-2009 mit-12 % lura fl-2003. F'Lulju 2009, fl-agħar stadju tal-kriżi, l-aġġustament mill-ġdid tal-kapaċità tagħhom kien prattikament noneżistenti, peress li d-domanda għall-kumpaniji tal-ajru *low cost* ma kinitx battiet, jew battiet marġinalment. Dan jista' jiġi spjegat parzjalment permezz tal-abbiltà tagħhom biex jevitaw ċentri fejn hemm konġestjoni u b'hekk jorganizzaw mill-ġdid ix-xogħlijiet tagħhom skont il-ħtieġa finanzjarja tal-mument. Madankollu, id-dipendenza tagħhom minn għajnuna pubblika diretta jew indiretta, fi żmien fejn il-finanzi pubbliċi huma staġnati, titfa' dubju fuq is-sostenibbiltà tagħhom ta' nofs it-terminu. Il-KESE jinnota li l-iżvilupp tal-kumpaniji tal-ajru *low cost* sar realtà soċjali. Għandna nistaqsu lilna nfusna dwar il-futur ta' din il-forma ta' trasport u l-effett li din jista' jkollha fuq il-Katina kollha tal-Valur.

2.5 Minkejja t-tnaqqis serju fil-kapaċità min-naħa tal-fornituri, ir-riżultati fl-operat tal-kumpaniji tal-ajru tradizzjonali naqsu minn EUR – 0,2 biljun fl-ewwel erba' xhur tal-2008 għal EUR – 1,9 biljun fl-ewwel erba' xhur tal-2009. Skont il-IATA, il-kumpaniji tal-ajru Ewropej se jintlaqtu bl-ikbar telf ta' USD 3,8 biljun fl-2009. L-ACI tipprevedi li l-ajruporti Ewropej se jitilfu 98 miljun passiġġier fl-2009 u li l-aktar li se jintlaqtu huma l-ajruporti ż-żgħar.

2.6 Fl-Ewropa, mill-bidu tal-kriżi 'l hawn (bejn Settembru 2008 u Settembru 2009), aktar minn 33 kumpanija tal-ajru fallew, jew waslu biex ifallu.

2.7 Skont l-aħħar analiżijiet tal-Kummissjoni Ewropea dwar is-suq Ewropew tat-trasport tal-ajru fl-2008, il-kumpanija Airbus kellha 41,3 % inqas ordnijiet fl-2008 milli fl-2007, li kienet sena eċċezzjonali f'termini ta' ordnijiet.

2.8 Mill-perspettiva tal-produttur, l-2009 s'issa ma marritx aħjar. F'Ottubru 2009, il-kumpanija Boeing kellha 195 ordni u 111-il ordni ġew ikkanċellati; dan irriżulta fi dħul nett ta' 84 ordni biss. Fl-istess perijodu, il-kumpanija Airbus kellha 149 ordni u 26 ordni ġew ikkanċellati; dan irriżulta fi dħul nett ta' 123 ordni. Għall-fini ta' paragun, is-sena li għaddiet iż-żewġ kumpaniji kellhom 662 u 777 ordni rispettivament.

2.9 Minħabba t-tnaqqis fl-ordnijiet u dewmien u/jew tnaqqis fil-kunsinna, il-produtturi tal-inġenji tal-ajru jidhrilhom li ma tantx fadlilhom wisgħa biex jimmanuvraw u qed jippruvaw iħarsu r-riżultati tagħhom billi jnaqqsu l-ispejjeż. Fl-istess ħin, dan il-fatt qed jinfluwenza l-kapaċità tagħhom li jinvestu fl-iżvilupp ta' teknoloġiji u ajruplani ġodda.

## 3. **Implikazzjonijiet għall-futur aktar imbiegħed tas-settur**

3.1 L-istrateġija adottata mill-kuntratturi prinċipali (Airbus, Boeing, Dassault, ATR, Alenia, Safran, Goodrich, Thales, Liebherr, eċċ.) għandha l-għan li tnaqqas il-perijodi ta' żmien speċifikati u l-ispejjeż għall-iżvilupp, filwaqt li tara wkoll li jkun hemm rilokazzjoni tal-produzzjoni u r-riċerka barra mill-Ewropa. Il-fornituri u s-sottokuntratturi jinsabu fl-obbligu li jadottaw din l-istrateġija *vis-à-vis* l-imsieħba tagħhom stess ([1]).

3.2 F'każ li tnaqqis sinifikanti fl-ordnijiet jikkoinċidi mal-istrateġija tal-kuntratturi, ħafna sottokuntratturi jkollhom diffikultajiet fir-rigward tal-ammont ta' xogħol, u b'hekk is-sopravvivenza tagħhom tista' tkun fil-periklu. Bl-istess raġunament, l-istrateġiji tal-kumpaniji li jinkludu miżuri ta' rilokazzjoni u trasferimenti tat-teknoloġija barra mill-Ewropa għandhom jitwieżnu mill-ġdid, minħabba l-impatt soċjali tagħhom (fuq it-tnaqqis tar-riżorsi finanzjarji, fuq it-telf ta' kompettitività u valur miżjud, fuq l-ambjent u l-qagħda soċjoekonomika).

3.3 Fuq perijodu fit-tul, din il-politika tista' twassal għal telf konsiderevoli ta' impjiegi bi kwalifiki għolja fl-Ewropa. B'riżultat ta' dan it-telf ta' impjiegi, il-kompetittività tal-industrija fl-Ewropa tista' tmur serjament għall-agħar.

3.4 Żieda fil-qgħad, tnaqqis sostanzjali fid-dħul privat u l-kriżi ta' fiduċja kollha wasslu sabiex il-passiġġieri jivvjaġġaw inqas, ma jagħmlux użu mill-*business class* u, minflok kumpaniji tal-ajru, jagħżlu forom alternattivi ta' trasport.

3.5 Jekk fl-2001 il-membri tal-AEA ġarrbu tnaqqis ta' 7 % fid-dħul u ħadu tliet snin biex ħarġu mill-kriżi, is-sitwazzjoni bħalissa hija agħar id-doppju. Telf globali ta' 15 % donnu jindika li l-kumpaniji tal-ajru se jieħdu aktar minn tliet snin biex jerġgħu lura għan-normal.

4. It-tnaqqis fl-ispejjeż tal-kumpaniji tal-ajru mhuwiex appoġġjat minn azzjoni simultanja min-naħa tal-ajruporti u mill-Provvedituri ta' Servizz tan-Navigazzjoni bl-Ajru (ANSPs). Ir-reazzjonijiet għar-riċessjoni ekonomika mhumiex l-istess kullimkien fil-Katina tal-Valur.

4.1 Barra minn hekk, netwerk kumpless ta' liġijiet ħafna drabi kuntradittorji jillimita l-kapaċità tal-industrija tal-avjazzjoni li tirreaġixxi għall-isfidi tal-kriżi.

([1]) Ara wkoll l-opinjoni tal-KESE dwar "L-industrija aeronawtika Ewropea: sitwazzjoni attwali u prospetti" (ĠU C 175, 28.7.2009, p. 50-56)

5. Il-kumpaniji tal-ajru jikkontrollaw b'mod dirett 37 % biss ta' dak li jikkostitwixxi l-ispejjeż għall-operat tagħhom. Kważi terz ieħor huwa ġġenerat minn affarijiet li ma jaqgħux taħt il-kontroll dirett tagħhom. Fosthom:

5.1 L-ispejjeż "esterni" tal-operat irrappreżentaw ammont totali ta' EUR 50,5 biljun fl-2008 u, għalkemm il-prezz taż-żejt, li b'mod ġenerali ma kienx ikkontrollat, kien responsabbli għall-biċċa l-kbira tagħhom ('il fuq minn 45 %), it-taxxi tal-ajruport u t-taxxi ATC, fost affarijiet oħra, jirrappreżentaw il-55 % li jifdal (EUR 27,5 biljun) minn dawn l-ispejjeż.

5.2 It-taxxi tal-ajruport, li rrappreżentaw spiża totali ta' EUR 2,8 biljun is-sena li għaddiet, żdiedu f'daqqa b'aktar minn 5 % f'ħafna ajruporti. Ftit ajruporti biss madwar l-Ewropa kienu kapaċi jikkumplementaw l-isforzi tal-utenti tagħhom bi tnaqqis komparabbli fit-taxxi tagħhom. It-taxxi tal-ajruport għal kull passiġġier żdiedu b'medja ta' 15 % fl-ewwel erba' xhur tal-2009.

5.3 Iż-żieda fil-prezzijiet taż-żejt hija ta' theddida għas-sostenibbiltà tal-kumpaniji tal-ajru. Il-prezz tal-karburant tal-ajruplani għola bi kważi 50 % sa mill-bidu tas-sena. Skont il-IATA, il-prezz medju tal-karburant se jiżdied minn USD 61 għal kull barmil fl-2009 għal USD 72 fl-2010.

5.4 B'mod simili, ir-rati ta' kull unità ta' Kontroll tat-Traffiku tal-Ajru (ATC) fl-ewwel erba' xhur tal-2009 żdiedu b'medja ta' 3,4 % madwar l-Ewropa kollha. Din iż-żieda kienet ġustifikata permezz tal-prinċipju tal-"irkupru tal-ispiża" li jippermetti li kull ANSP jikkumpensa għat-tnaqqis fit-traffiku tal-ajru billi jgħolli r-rati.

5.5 L-idea ta' Ajru Uniku Ewropew – din l-opportunità, li s'issa ntilfet, kellha twassal għal tnaqqis fl-ispejjeż li seta' jammonta sa EUR 5 biljun fis-sena u għal tnaqqis ta' 16-il miljun tunnellata ta' emissjonijiet ta' $CO_2$ permezz ta' rotot aktar diretti – mhijiex se tinfluwenza lir-realtà ekonomika fil-futur qarib. Il-Blokok ta' Spazju tal-Ajru Funzjonali (FABs) mhumiex se jidħlu fis-seħħ qabel l-2012.

5.6 L-istruttura tal-ispejjeż tal-kumpaniji tal-ajru tesponihom għall-inqas ċaqliqa fil-prezzijiet taż-żejt. Fl-interess tal-ekonomija kif ukoll tar-responsabbiltà soċjali tal-kumpaniji, jeħtieġ azzjoni immedjata u urġenti biex jiġi promoss l-użu ta' magni u karburant "rivoluzzjonarji". B'dan il-mod, huwa essenzjali li jkun hemm appoġġ b'saħħtu għall-finanzjament tar-riċerka u l-iżvilupp.

5.7 L-ispejjeż tal-iżvilupp tal-programmi tal-avjazzjoni qed jiżdiedu b'mod kostanti u għalhekk il-finanzjament tal-bini ta' ajruplani ġodda qed isir aktar diffiċli. Meta l-kumpaniji tal-ajru ma jkollhomx aċċess għall-finanzjament mill-banek, dan idgħajjef lis-settur kollu tal-avjazzjoni.

5.8 Jeħtieġ li jiġu studjati arranġamenti ġodda ta' finanzjament għall-iżvilupp u l-produzzjoni ta' inġenji tal-ajru billi l-industrijalisti u l-operaturi jitneħħewlhom ir-restrizzjonijiet fuq l-infiq tagħhom permezz ta' mekkaniżmi li jiffaċilitaw il-ħlas għall-inġenji tal-ajru.

5.9 Storikament, il-kuntratti pubbliċi assoċjati ma' programmi militari tal-aeronawtika minn dejjem appoġġjaw lis-settur (l-aktar b'żewġ għanijiet, ċivili u militari) matul il-perijodi l-ħżiena taċ-ċiklu. Bla dubju ta' xejn, bla dewmien għandha tiġi kkunsidrata l-possibbiltà li jiġi żgurat tali appoġġ, ikkoordinat fil-livell tal-UE, li għandu jiffaċilita wkoll ir-riorganizzazzjoni ta' industrija li għadha frammentata wisq.

5.10 L-użu ta' appoġġ lin-negozji permezz ta' finanzjament pubbliku (diġà eliġibbli skont il-leġiżlazzjoni attwali) għandu jiġi stmat fuq il-bażi tal-impenji biex jitħarsu l-impjiegi u l-ħiliet fil-kumpaniji kkonċernati.

6. Sitwazzjoni ekwa fuq livell internazzjonali hija meħtieġa aktar minn qatt qabel. Il-kriżi ġiegħlet lil ħafna gvernijiet madwar id-dinja jsalvaw lill-kumpaniji tal-ajru tagħhom li ma tantx kienu sejrin tajjeb. Iċ-Ċina ssussidjat direttament lill-kumpaniji China Eastern Airlines (EUR 750 miljun) u China Southern Airlines (EUR 320 miljun) fil-bidu tal-2009, it-taxxi fl-ajruporti Ċiniżi twaqqfu u l-prezzijiet tal-karburant tal-ajruplani tnaqqsu. Fl-Indja, il-kumpanija Air India rċeviet EUR 600 miljun permezz ta' ishma u self b'rati baxxi mingħand il-gvern.

6.1 Xi wħud minn dawn il-kumpaniji huma magħrufa bħala operaturi tal-ħames u s-sitt libertà, billi jagħmlu użu mill-Ewropa bħala għajn importanti u mimlija riżorsi, bħal pereżempju l-kumpaniji tal-ajru tal-Golf.

6.2 Dawn il-kumpaniji li jirċievu għajnuna mill-istat qed ikomplu joperaw it-titjiriet interkontinentali tagħhom, għalkemm l-ammont ta' passiġġieri li qed jagħmlu użu minnhom qiegħed jonqos b'mod drammatiku. F'ċerti każijiet, jista' jkun li dawn iżiduhom fi żmien meta l-kumpaniji Ewropej, li huma soġġetti għar-realtajiet tas-suq, huma mġiegħla jnaqqsuhom (il-kumpaniji tal-ajru tal-Golf żiedu l-kapaċità tagħhom – prinċipalment permezz ta' ajruporti Ewropej ewlenin – b'14 % din is-sena).

7. Ir-reazzjoni tal-Kummissjoni Ewropea s'issa għal din il-kriżi bla preċedent kienet kif ġej: id-deroga dwar il-ħinijiet tas-sajf kienet inadegwata u saret tard wisq. L-adozzjoni u l-pubblikazzjoni formali ta' dan ir-Regolament fl-aħħar ta' Ġunju, kważi tliet xhur wara li beda l-istaġun tas-sajf, ma ppermettewx li dan ir-Regolament jgħin lill-industrija biex tirreaġixxi b'mod aktar flessibbli għall-bidliet mgħaġġla tal-kundizzjoni tas-suq.

8. Għalkemm l-assoċjazzjonijiet tal-kumpaniji tal-ajru rrifjutaw b'mod dirett l-idea ta' għajnuniet individwali mingħand l-istat, ġew identifikati bosta oqsma li jeħtieġu azzjoni ta' malajr mir-regolatur fil-qlieda tagħhom kontra l-kriżi.

8.1 L-objettiv tad-deroga mistennija għall-istaġun tax-xitwa huwa li tappoġġja lill-industrija tal-avjazzjoni, u lill-kumpaniji tal-ajru b'mod partikolari, biex tindirizza l-kriżi ekonomika billi tallinja l-kapaċità ta' dawn il-kumpaniji mad-domanda li dejjem qiegħda tonqos. Il-miżura mhijiex diskriminatorja, hija ta' benefiċċju għall-kumpaniji kollha tal-ajru u għall-mudelli kollha ta' negozju u hija miżura iżolata u fuq perijodu qasir. Għandha tiġi implimentata fiż-żmien stipulat biex ikunu jistgħu jinħassu l-effetti tagħha. Xi kumpaniji *low cost* qegħdin ukoll jappoġġjaw din il-miżura.

8.2 Madankollu, peress li l-kriżi messet l-ewwel is-settur finanzjarju, il-biċċa l-kbira tal-istituzzjonijiet finanzjarji speċjalizzati fil-finanzjament tas-settur tal-avjazzjoni jew sparixxew jew inkella orjentaw mill-ġdid l-istrateġija tagħhom lejn tipi oħra ta' negozju.

8.3 F'Lulju 2009, sabiex iġeddu l-flotta tal-ajruplani tagħhom, il-kumpaniji tal-arju Ewropej li huma membri tal-AEA għamlu ordnijiet li jlaħħqu l-ammont ta' USD 29 biljun għal 535 inġenju tal-ajru għas-snin li ġejjin, jiġifieri inqas mill-561 inġenju tal-ajru ordnat fl-istess perijodu fl-2008.

8.4 Huwa stmat li bejn 75 u 80 % biss minn dawn l-ordnijiet huma, jew se jkunu, ggarantiti jew iffinanzjati mis-suq finanzjarju. L-20–25 % li jifdal se jkollhom jiġu kkanċellati, jew inkella se jkollhom isibu mezzi alternattivi ta' finanzjament li sa llum għadhom ma jeżistux.

8.5 Fl-2008, il-Bank Ewropew tal-Investiment ipprovda self li ammonta għal kważi EUR 52 biljun għal proġetti fl-Istati Membri; minn dan is-self, EUR 2,7 biljun biss ġew allokati għall-industrija Ewropea tat-trasport (kumpaniji tal-ajru, ajruporti, ATC u l-industrija tal-manifattura).

8.6 Fir-Rapport Finali tiegħu ta' Mejju 2009, l-ICAO GIACC irrakkomanda li l-ICAO għandu jadotta tliet aspirazzjonijiet globali:

a. fuq perijodu qasir sal-2012: titjib fl-effiċjenza medja tal-karburant tal-flotta tal-ajruplani li jagħmlu titjiriet interni b'rata ta' 2 % fis-sena;

b. fuq perijodu medju sal-2020: titjib annwali ta' 2 % fl-effiċjenza tal-karburant;

c. mill-2021 sal-2050: titjib globali fl-effiċjenza tal-karburant b'rata ta' 2 % fis-sena.

8.7 Huwa essenzjali li l-avjazzjoni internazzjonali tkun irrappreżentata u ttrattata bħala settur matul is-Summit ta' Kopenħagen (COP – 15) f'Diċembru li ġej. Huwa essenzjali wkoll li, bħala parti min-negozjati ta' Kopenħagen, ikun hemm ftehim li jistabbilixxi limitu għall-emissjonijiet globali tal-avjazzjoni. Id-diskussjoni għandha tapplika kemm għal-kumpaniji tal-ajru kif ukoll għall-produtturi tal-inġenji tal-ajru.

8.8 Fil-kuntest tal-iskema tal-UE għall-iskambju ta' kwoti tal-emissjonijiet (EU ETS) li se tidħol fis-seħħ fl-2012, huwa kruċjali li l-kumpaniji tal-ajru Ewropej jibdew jissostitwixxu bil-mod il-mod l-ajruplani tagħhom bl-aktar ajruplani effiċjenti. L-aħħar ġenerazzjoni ta' B737s jew A320s tippermetti tnaqqis fl-emissjonijiet ta' madwar 7 jew 8 % meta mqabbla mal-ġenerazzjoni preċedenti. Għandhom jiġu allokati fondi għal innovazzjoni radikali fit-teknoloġija tal-magni, tal-qafas tal-ajruplani u tal-karburant.

8.9 Il-flotot li qegħdin jintużaw għad għandhom età medja relattivament għolja (li tħalli impatt fuq ir-rendiment tal-kumpaniji tal-ajru); għalhekk, għandu jitwaqqaf settur strutturat għall-iżmantellar. L-eżempji kurrenti huma rari ħafna u mhumiex ikkoordinati biżżejjed; għandu jiġi stabbilit settur Ewropew ġenwin, taħt il-patroċinju tal-awtoritajiet pubbliċi.

8.10 Naturalment, il-produtturi u s-sottokuntratturi tagħhom għandhom ikunu involuti f'dawn l-inizjattivi, li jistgħu jiġġeneraw aktar impjiegi u dħul finanzjarju billi l-attività industrijali tiġi estiża għaċ-ċiklu kollu tal-ħajja tal-prodott, sal-punt meta l-inġenju tal-ajru ma jibqax jintuża.

8.11 L-ANSPs joperaw fuq bażi ta' rkupru tal-ispiża – meta l-ammont ta' titjiriet jonqos, l-ispiża għal kull titjira togħla, u b'hekk il-kriżi "tolqot darbtejn" lill-kumpaniji tal-ajru. Jeħtieġ li l-ANSPs jaġġustaw il-bażi tal-spejjeż tagħhom għall-ambjent ekonomiku l-ġdid u jnaqqsu b'mod sostanzjali t-traffiku fl-ajru.

8.12 Il-pakkett tal-Ajru Uniku Ewropew se jindirizza indirettament il-prinċipju tal-irkupru tal-ispiża billi jimponi miri ta' prestazzjoni fuq l-FABs u l-Istati Membri. Madankollu, dan il-pakkett mhuwiex se jiġi introdott qabel l-2012. Is-SESAR, programm li għandu l-għan li jistabbilixxi arkitettura unika, għandu jissostitwixxi t-22 sistema operattiva attwali, it-30 lingwa ta' programmar u l-31 sistema nazzjonali li qegħdin jintużaw bħalissa.

8.13 Peress li l-Istati Membri diġà adottaw id-Direttiva dwar l-Imposti tal-Ajruport, fi żminijiet ta' kriżi għandhom jaġixxu daqslikieku d-dispożizzjonijiet prinċipali tad-Direttiva diġà daħlu fis-seħħ. Illum il-ġurnata, il-Kummissjoni effettivament għandha ġurisdizzjoni fuq it-taxxi tal-ajruport fl-UE.

8.14 Is-sena li għaddiet, l-Aġenzija Ewropea tas-Sikurezza tal-Avjazzjoni (EASA) kisbet kompetenza legali għar-regoli ta' sikurezza relatati mat-titjiriet, mal-liċenzji tal-ekwipaġġ tal-ajru u mas-sorveljanza ta' operaturi minn pajjiżi terzi.

8.15 It-titjib tas-sikurezza għandu jkompli jiġi appoġġjat minn analiżijiet ta' riskju bbażati fuq id-data. Titjib tas-sikurezza mmexxi mill-industrija flimkien mal-gvernijiet wassal għal riżultati rreġistrati li juru żieda fis-sikurezza fil-qasam tal-avjazzjoni; din it-tmexxija għandha tkompli billi s-sikurezza tinsab fil-qalba tal-industrija tal-avjazzjoni. Għandu jiġi żgurat li l-EASA tittratta biss kwistjonijiet relatati mas-sikurezza.

8.16 Is-settur tal-avjazzjoni ilu jistenna ħafna li jintlaħaq ftehim finali dwar ir-rikonoxximent reċiproku tal-miżuri ta' sigurtà fl-UE u fl-Istati Uniti. Issa hemm bżonn ta' deċiżjoni politika sabiex il-miżuri ta' sigurtà tal-Istati Uniti jiġu rikonoxxuti bħala ekwivalenti. Dan ir-rikonoxximent se jkun ta' benefiċċju għas-6 miljun passiġġier fis-sena li jkunu ġejjin mill-Istati Uniti u li jgħaddu minn ajruport fl-UE.

9. Is-settur Ewropew tal-avjazzjoni jirrappreżenta parti essenzjali tal-ekonomija, peress li jikkontribwixxi bil-kbir lejn wieħed mill-fatturi fundamentali tagħha, jiġifieri l-mobbiltà (tal-merkanzija u tal-persuni). Jirrappreżenta wkoll sehem importanti mill-bażi b'saħħitha tal-industrija, mill-iżvilupp teknoloġiku u mit-tkabbir ekonomiku. Huwa ta' importanza liema bħalha li din il-bażi tinżamm fuq perijodu fit-tul u dan għandu jiġi mħeġġeġ. Għandu wkoll sehem żgħir imma importanti fir-rilanċ ekonomiku, f'dawn iż-żminijiet ta' globalizzazzjoni. Għalhekk, l-objettivi ewlenin tal-gvernijiet għandhom ikunu li jiżguraw li l-pilastri li jappoġġjaw lill-ekonomiji dgħajfa tagħhom, inkluża l-avjazzjoni, ma jegħrqux, kif ukoll li jinħolqu l-kundizzjonijiet sabiex jerġa' jfeġġ malajr ambjent b'saħħtu. Għaldaqstant, il-KESE jirrakkomanda bis-sħiħ li jittieħdu l-azzjonijiet u l-miżuri ta' għajnuna li ġejjin:

9.1 Il-Katina tal-Valur kollha (ajruporti, produtturi tal-inġenji tal-ajru, fornituri ta' kerosin, *ground handlers*, provvedituri ta' servizz ta' navigazzjoni fl-ajru, kumpaniji tal-ajru) għandha tkun soġġetta għall-effetti taċ-ċikli ekonomiċi u l-pressjoni tal-kompetittività. Qed isir strutturar mill-ġdid biex jiġi mminimizzat l-effett negattiv tal-kriżi ekonomika.

9.2 Il-Kummissjoni għandha tagħti bidu għall-proċeduri kollha sabiex tiffaċilita u timplimenta d-deroga għar-regola 80:20 dwar l-użu tal-ħin għall-istaġun tax-xitwa 2009–2010.

9.3 Meta wieħed iqis li t-traffiku tal-ajru huwa previst li jikber fuq perijodu medju ta' żmien b'4–5 % fis-sena, potenzjalment bil-bini ta' 25 000 ajruplan li jesgħu aktar minn 100 passiġġier fuq medda ta' għoxrin sena, il-kapaċitajiet ta' produzzjoni fl-Ewropa għandhom jiġu amministrati b'mod adegwat. Jekk l-istrutturar mill-ġdid huwa inevitabbli, għandu jiġi kkunsidrat dan l-aspett taż-żamma tal-kapaċitajiet u l-ħiliet.

9.4 Il-Kumitat jirrakkomanda li, fejn iseħħ l-istrutturar mill-ġdid, għandhom jiġu rrispettati l-proċeduri maħsuba għat-twassil tal-informazzjoni lill-imsieħba soċjali u għall-konsultazzjoni ta' dawn l-istess imsieħba. Il-Kumitat iħeġġeġ lill-imsieħba soċjali kollha sabiex jiżvilouppaw djalogu soċjali strutturat u proattiv fil-livell tal-kumpaniji, fil-livell nazzjonali u f'dak Ewropew.

9.5 L-awtoritajiet pubbliċi għandhom jgħinu lill-kumpaniji vulnerabbli jżommu l-ħiliet u l-impjiegi tagħhom billi, pereżempju, itejbu l-aċċess għat-taħriġ vokazzjonali matul il-perijodi ta' kriżi. L-entitajiet pubbliċi jistgħu jkunu minn ta' quddiem biex jieħdu ħsieb l-iżvilupp u l-kisba tal-ħiliet meħtieġa fuq perijodu medju u fit-tul. F'dan il-qafas, il-KESE jqis li għandha tiġi implimentata sistema għall-ġestjoni antiċipattiva tal-impjiegi u l-ħiliet li tinvolvi lill-imsieħba soċjali.

9.6 Fl-opinjonijiet li ħejja (ara l-opinjoni reċenti SOC/347), il-Kumitat enfasizza l-importanza ta' edukazzjoni ta' livell għoli fl-iskejjel u fl-universitajiet kif ukoll rabtiet tajba bejn l-industrija u l-iskejjel u l-universitajiet sabiex tiġi żgurata provvista ta' persuni li jfittxu impjieg mogħnija bl-għarfien u bil-ħiliet rilevanti.

9.7 Dan it-tip ta' appoġġ ikkoordinat min-naħa tal-awtoritajiet pubbliċi (l-UE, l-Istati, ir-reġjuni, eċċ.) huwa kruċjali sabiex jiġu ffaċċjati l-effetti tal-kriżi li qiegħda taffettwa lis-settur industrijali fi żmien meta ammont kbir ta' nies qegħdin jirtiraw. Jekk il-ħiliet ma jinżammux fi ħdan l-industrija tal-manifattura, din ma tkunx tista' tiffaċċja l-isfidi fuq perijodu fit-tul.

9.8 Il-Bank Ewropew tal-Investiment għandu jerġa' jmur lura għall-politika li kien juża qabel l-2007 meta l-kumpaniji tal-ajru Ewropej setgħu jibbenefikaw minn kreditu; dan il-pass għandu jseħħ malajr u għandu jkun immirat b'mod speċifiku lejn il-finanzjament ta' inġenji tal-ajru ġodda. Dan m'għandux iseħħ biex tiġi ffinanzjata l-espansjoni ta' flotta tal-ajru.

9.9 Ikun tajjeb ukoll li jiġu kkunsidrati mekkaniżmi li jkopru r-riskji finanzjarji, bħalma huma dawk li jirriżultaw mill-varjazzjonijiet fir-rati tal-kambju (ara Punt 4.6 tal-opinjoni CCMI/047). Dawn jistgħu jkunu wkoll garanziji ta' self ibbażati fuq self antiċipat jew self mill-BEI (Bank Ewropew tal-Investiment).

9.10 Finanzjament ieħor għar-riċerka u l-iżvilupp fl-industrija tal-avjazzjoni għandu jiġi pprovdut sabiex is-settur ikun jista' jiffaċċja l-isfidi tal-futur, fosthom ir-rekwiżiti tal-EU ETS. Madankollu, l-aħjar soluzzjoni għall-mitigazzjoni internazzjonali tat-tibdil fil-klima għandha tkun approċċ settorjali globali għall-avjazzjoni fil-qafas tal-ICAO, billi dan jiffaċilita s-soluzzjoni ta' problema globali.

9.11 Meta tiġi kkunsidrata l-importanza innovattiva u strateġika tal-industrija tal-aeronawtika għall-bażi industrijali u teknoloġika tal-Ewropa, appoġġ b'saħħtu għar-riċerka u l-iżvilupp (li jinsabu mheddin mill-kriżi) għandu jinkiseb permezz ta' sforzi intensivi mill-UE, mill-fażi ta' implimentazzjoni tas-seba' Programm Qafas għar-Riċerka u l-Iżvilupp (FPRD) u matul it-tmien FPRD fil-futur. M'għandux ikun hemm tnaqqis fl-appoġġ pubbliku għar-riċerka u l-iżvilupp, biex b'hekk tkun żgurata l-ogħla kapaċità tal-Ewropa f'dan il-qasam. Barra minn hekk, sabiex il-mira ewlenija tibqa' li tkompli tiżviluppa industrija tal-avjazzjoni sostenibbli fuq perijodu fit-tul b'karburanti alternattivi u miżuri operattivi, ir-riċerka u l-iżvilupp u l-kooperazzjoni huma inevitabbli sabiex jintlaħaq dan il-għan.

9.12 Il-kuntratturi ewlenin ma jħossux l-effetti tal-kriżi daqskemm iħossuhom il-fornituri u s-sottokuntratturi tagħhom, li jikkostitwixxu l-biċċa l-kbira tal-ħiliet u l-impjiegi tal-industrija. Proċess ta' appoġġ jista' jsir permezz ta' qsim tas-self u l-garanziji bejn is-sottokuntratturi. Il-produtturi għandhom jappoġġjaw l-isforzi tal-fornituri, billi jiggarantulhom dħul u ammont ta' xogħol fuq perijodu fit-tul.

9.13 Il-pakkett tal-Ajru Uniku Ewropew II għandu jiġi implimentat mill-aktar fis. Il-frammentazzjoni tal-ispazju tal-ajru fl-Ewropa qiegħda tkun ta' piż kbir ieħor mhux biss għall-passiġġieri iżda wkoll għall-kumpaniji tal-ajru. Il-KESE ta appoġġ kbir lill-pakkett tal-Ajru Uniku Ewropew II fl-aktar opinjoni reċenti tiegħu. L-avjazzjoni hija industrija dinjija u l-interoperabbiltà se tkun neċessarja sabiex jiġu evitati aktar piżijiet u ineffiċjenzi. Għalhekk, huwa meħtieġ li ssir enfasi kontinwa sabiex tiġi żgurata l-interoperabbiltà bejn is-SESAR u n-NextGen. Jeħtieġ li fl-2010 l-Kummissjoni ssib mekkaniżmu ta' finanzjament għall-implimentazzjoni tas-SESAR sabiex tagħmilha possibbli li jkun hemm parteċipazzjoni wiesgħa f'din l-impriża rivoluzzjonarja.

9.14 L-Istati Membri kollha għandhom jitħeġġu jħaffu l-pass tal-implimentazzjoni tad-Direttiva dwar l-Imposti tal-Ajruport. Il-Kummissjoni għandha tikkunsidra l-użu tal-ġurisdizzjoni mogħtija lilha mid-Direttiva.

9.15 Il-Kummissjoni għandha tibgħat komunikazzjoni lill-Istati Membri u lill-EUROCONTROL sabiex jintroduċu moratorju għat-taxxi ATC. Il-KESE jirrikonoxxi l-isforz li ġa sar min-naħa tad-DĠ TREN rigward din il-kwistjoni u jħeġġiġha bil-kbir tagħmel pressjoni fuq l-Istati Membri.

9.16 Il-konsultazzjoni bejn l-ANSPs u l-kumpaniji tal-ajru, mitluba mir-Regolament Nru 1794/2006, għandha tiġi inforzata mill-istituzzjonijiet Ewropej. Jeħtieġ li dan ir-Regolament ikompli jiġi aġġornat sabiex jirrifletti l-iskema ta' prestazzjoni implimentata fil-pakkett tal-Ajru Uniku Ewropew II.

9.17 Għandu jiġi żgurat li l-EASA tittratta biss kwistjonijiet relatati mas-sikurezza. Għandu jiġi żgurat li s-sikurezza tat-titjiriet tinżamm u titjieb.

Sistema unika ta' kontroll tas-sigurtà (*one-stop security*) għandha tiġi applikata fl-UE kollha sa April 2010 (data tad-dħul fis-seħħ tar-regoli ta' sigurtà ġodda tar-Regolament 300/2008). Barra minn hekk, proposta finali dwar din is-sistema fl-UE u fl-Istati Uniti għandha tiġi ppreżentata lill-Istati Membri, fuq il-bażi tal-valutazzjoni reċiproka tal-miżuri ta' sigurtà tal-UE u tal-Istati Uniti u tiġi implimentata mill-aktar fis.

9.18 Hemm bżonn ta' iżjed ftehimiet internazzjonali tal-avjazzjoni bejn l-UE u pajjiżi terzi sabiex ikun hemm ugwaljanza u ġustizzja fuq livell internazzjonali. Il-ftehim li ntlaħaq bejn il-Kummissjoni u l-Kanada ntlaqa' tajjeb ħafna min-naħa tal-KESE fl-opinjoni tiegħu.

9.19 B'mod ġenerali, iż-żieda fl-inċidenza tal-kooperazzjoni reġjonali u internazzjonali bejn l-atturi fl-industrija (operaturi, produtturi, awtoritajiet pubbliċi) tista' tkun ta' għajnuna sabiex il-provvista u l-attività ġenerali fis-settur jieħdu spinta 'l quddiem, sakemm it-termini ta' tali "negozju" ikunu soċjalment responsabbli u jinvolvu lill-imsieħba soċjali kollha.

Brussell, 17 ta' Diċembru 2009.

*Il-President*
*tal-Kummissjoni Konsultattiva dwar il-Bidliet Industrijali*
Mario SEPI