

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre o Céu Único Europeu II (parecer de iniciativa)

(2011/C 376/07)

Relator: **Jacek KRAWCZYK**

Em 20 de Janeiro de 2011, o Comité Económico e Social Europeu decidiu, nos termos do artigo 29.º, n.º 2, do Regimento, elaborar um parecer de iniciativa sobre o

Céu Único Europeu II.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 22 de Junho de 2011.

Na 474.^a reunião plenária de 21 e 22 de Setembro de 2011 (sessão de 21 de Setembro), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 152 votos a favor, sem votos contra e 1 abstenção, o seguinte parecer:

1. Conclusões e recomendações

1.1 Há décadas que o sistema europeu de gestão do tráfego aéreo (ATM) sofre de fragmentação e de deficiências. A criação de um céu único europeu permite reforçar a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal reduziria bastante as emissões de CO₂ por voo e outros impactos ambientais (as emissões de CO₂ relacionadas com a aviação podiam ser 12 % inferiores por voo), gerando simultaneamente economias consideráveis.

1.2 A criação de um céu único europeu é também essencial para garantir a competitividade do sector da aviação da UE no mercado mundial. É essencial que a Comissão Europeia desempenhe um papel fundamental na aplicação do Céu Único Europeu II. Só uma liderança forte e inquestionável da Comissão permitirá ultrapassar com sucesso os vários obstáculos e problemas políticos enfrentados em anos anteriores.

1.3 A aplicação bem sucedida do sistema de melhoria do desempenho baseado em metas realistas e ambiciosas para a segurança, a rentabilidade, as capacidades e atrasos e a eficiência dos voos é um elemento importante na realização de um céu único europeu. O CESE mostra-se preocupado por o nível actual de empenho dos Estados-Membros da UE num céu único europeu não parecer ser suficiente.

1.4 Os blocos funcionais de espaço aéreo (BFEA) devem ser desenvolvidos com base nas necessidades operacionais e tendo em conta os objectivos de segurança, capacidade do espaço aéreo, maior eficiência dos custos e melhorias ambientais mediante uma maior eficiência dos voos. A Comissão Europeia deve definir e monitorizar os parâmetros de desempenho a atingir pelas diferentes iniciativas de BFEA, recorrendo ao enquadramento de desempenho do Céu Único Europeu II.

1.5 O CESE entende que o Eurocontrol pode estar envolvido no reforço das funções da rede ATM europeia, tais como a concepção da rede de rotas, a gestão central dos fluxos e a gestão de recursos escassos, mas apenas na condição de que a legislação da UE seja respeitada, a reforma da agência Eurocontrol seja concluída com sucesso e a base de custos do

Eurocontrol seja mais racionalizada. O CESE acolhe favoravelmente a decisão da Comissão Europeia de nomear o Eurocontrol «gestor da rede» europeia.

1.6 O CESE considera que os objectivos de segurança e desempenho, bem como a interoperabilidade com os sistemas de ATM de países terceiros (tais como a iniciativa norte-americana NextGen) devem continuar a ser a força motriz do programa de investigação de ATM do céu único europeu (SESAR). Entende, por conseguinte, que é preciso resolver os seguintes desafios relacionados com a aplicação do programa SESAR:

- Garantir a aplicação sincronizada de melhorias nas infra-estruturas aéreas e terrestres;
- Garantir recursos financeiros atempados e adequados para a aplicação do SESAR;
- Definir a gestão apropriada para a aplicação do programa SESAR.

1.7 A segurança vai mais além do que a regulamentação em matéria de segurança, englobando igualmente as capacidades humanas, uma cultura de segurança, as competências e a formação e ainda a gestão dos recursos de equipa. Neste contexto, é importante:

- reconhecer o desempenho humano em termos de gestão proactiva dos riscos de segurança;
- garantir um nível adequado de competências e formação dos profissionais;
- promover o envolvimento dos parceiros sociais na realização do céu único europeu a todos os níveis; e
- construir uma cultura de segurança que integre uma cultura aberta de comunicação e uma «cultura justa» como base para o desempenho em matéria de segurança.

1.8 O CESE assinala que o pacote do Céu Único Europeu II alargou o âmbito de competências do sistema da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) de forma a abranger a regulação da segurança da ATM a nível europeu, garantindo dessa forma uma abordagem integrada à regulamentação de segurança e ao controlo da ATM na UE com um sistema de «porta a porta».

2. Introdução

2.1 A criação de um céu único europeu permite reforçar a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal reduziria bastante as emissões de CO₂ por voo e outros impactos ambientais (as emissões de CO₂ relacionadas com a aviação podiam ser 12 % inferiores por voo), gerando simultaneamente economias consideráveis.

2.2 A criação de um céu único europeu é também essencial para garantir a competitividade do sector da aviação da UE no mercado mundial. Além disso, o sistema de ATM actual não terá capacidade para lidar com o aumento previsto do tráfego até 2030 (segundo as últimas previsões a longo prazo do Eurocontrol, o tráfego aumentará para 16,9 milhões de voos em 2030 – 1,8 vezes mais do que os actuais níveis de tráfego).

2.3 Em 2004 entrou em vigor um primeiro pacote para o céu único europeu. Na altura, o maior problema da gestão do tráfego aéreo era o congestionamento no ar e os consequentes atrasos, e por isso esta questão e a segurança estavam no cerne do céu único europeu.

2.4 Ao longo dos anos, a situação da gestão do tráfego aéreo alterou-se e, embora a segurança e a capacidade se mantenham objectivos importantes, o contexto tornou-se mais diversificado, com uma maior ênfase no ambiente (eficiência dos voos) e na rentabilidade. Além disso, a abordagem regulamentar mudou devido a pedidos pelos Estados-Membros e partes interessadas de uma abordagem menos normativa (legislar melhor).

2.5 Embora alguns dos objectivos do céu único europeu tenham sido alcançados, as dificuldades dos Estados-Membros em realizar os objectivos do Céu Único Europeu I, em conjunto com os objectivos actualizados, a saber, o ambiente e o desempenho, levou ao lançamento do pacote do Céu Único Europeu II, adoptado pelo legislador europeu em 2009 e publicado no Jornal Oficial de 14 de Novembro de 2009. O documento define os instrumentos essenciais, o enquadramento jurídico e os módulos para concretizar um céu único europeu a partir de 2012.

2.6 O programa SESAR foi também lançado enquanto complemento técnico e operacional das reformas institucionais previstas pelo segundo pacote.

2.7 Existem ainda, porém, desafios importantes a enfrentar. Para ultrapassar esses desafios são necessárias melhorias operacionais substanciais, acompanhadas de uma acção política permanente que garanta uma aplicação rápida do pacote do Céu

Único Europeu II baseado em metas de desempenho ambiciosas e com o objectivo principal de eliminar o hiato de desempenho entre o sistema de ATM da UE e os sistemas de ATM dos países terceiros.

2.8 O CESE já sublinhara a necessidade de um céu único europeu em pareceres anteriores, em especial no TEN 354-355 sobre a melhoria do desempenho do sistema de aviação europeu através do pacote do Céu Único Europeu II. O presente parecer de iniciativa pretende apresentar uma visão de alto nível da aplicação do referido pacote e do lançamento do programa SESAR, debruçando-se sobre os seguintes aspectos:

- aplicação do sistema de melhoria do desempenho introduzido no pacote do Céu Único Europeu II que inclui metas de desempenho ambiciosas;
- aplicação dos BFEA que se baseiam nessas metas de desempenho ambiciosas;
- reforço das funções da rede de ATM com base na reforma do Eurocontrol;
- reforma do Eurocontrol para apoiar o céu único europeu, com uma base de custos reduzida;
- aplicação do programa SESAR enquanto elemento técnico e operacional do céu único europeu com financiamento público de apoio à fase de execução;
- determinação da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) como a única autoridade reguladora de segurança, com normas de segurança baseadas em princípios de segurança e no reforço das regras existentes.

O princípio do factor humano e a necessidade de diálogo social com o pessoal da primeira linha e de uma consulta adequada de todas as partes interessadas são elementos essenciais que devem estar na base de todos estes aspectos.

3. Aplicação do sistema de melhoria do desempenho introduzido no pacote do Céu Único Europeu II que inclui metas de desempenho ambiciosas

3.1 A aplicação bem sucedida do sistema de melhoria do desempenho baseado em metas ambiciosas para a segurança, a rentabilidade, as capacidades e atrasos e a eficiência dos voos é um elemento importante na realização de um céu único europeu. Será necessário um compromisso político sem reservas para garantir a rápida obtenção dos seus benefícios. Neste contexto, o CESE sublinha a importância de os Estados-Membros da UE honrarem o seu compromisso de acelerar a realização de um céu único europeu, como decidido no Conselho (Transportes) de Maio de 2010. O CESE mostra-se preocupado por o nível actual de empenho dos Estados-Membros num céu único europeu ser reduzido.

3.2 O CESE considera essencial garantir a coerência entre as metas de desempenho a nível da UE e os objectivos dos blocos funcionais de espaço aéreo a nível nacional. Isto exigirá o desenvolvimento de um sistema para resolver as incoerências existentes entre essas metas. Na prática, tal significa que os que desempenham pior necessitarão de metas mais ambiciosas do que aqueles que desempenham melhor. Os relatórios comparativos do desempenho dos sistemas de ATM preparados pela Comissão de Análise das Prestações do Eurocontrol devem ser utilizados para definir objectivos pormenorizados para os diferentes prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo. Há que desenvolver e aplicar objectivos métricos de segurança, de forma a assegurar uma abordagem equilibrada em conjunto com os demais objectivos de desempenho. Neste contexto, os níveis de segurança não podem ficar comprometidos, devendo a segurança continuar a ser alvo de melhorias contínuas.

3.3 O CESE frisa a importância de salvaguardar a independência das autoridades supervisoras nacionais em relação aos prestadores de serviços de navegação aérea, bem como de qualquer interferência política. Isto é essencial para garantir uma realização bem sucedida. Há, pois, que garantir recursos adequados para estas autoridades. A Comissão Europeia deve monitorizar de perto o cumprimento rigoroso destes princípios através do recurso às ferramentas disponíveis no âmbito do pacote do Céu Único Europeu II. Além disso, as autoridades supervisoras nacionais devem coordenar-se melhor mediante o uso intensivo da plataforma existente de autoridades supervisoras nacionais e, quando apropriado, ser consolidadas no contexto dos blocos funcionais de espaço aéreo, a fim de assegurar economias de escala e evitar um aumento dos custos de supervisão. Neste contexto, o papel do coordenador dos blocos funcionais de espaço aéreo poderia ser reforçado.

3.4 O sistema de melhoria do desempenho deve incluir tanto as taxas de serviços de rota como de serviços em terminais. Isto é essencial para garantir benefícios significativos para as companhias aéreas e os passageiros, com base num sistema de «porta-a-porta». A elaboração de um roteiro claro levará à redução dos custos directos e indirectos do sistema europeu de ATM a longo prazo e, dessa forma, reduzirá as taxas de controlo de tráfego aéreo cobradas aos utilizadores do espaço aéreo, afectando assim tanto o tráfego de mercadorias como o de passageiros.

3.5 O CESE considera que o sistema de melhoria do desempenho do Céu Único Europeu II deve estar ligado a um sistema de incentivos bem desenvolvido. O maior incentivo será a abolição do sistema de plena recuperação dos custos de ATM, como já acordado no pacote do Céu Único Europeu II, e a sua substituição por um sistema de custos fixos.

3.6 As funções das redes, como a Unidade Central de Gestão de Tráfego e o Serviço Central de Taxas de Rota do Eurocontrol, também se devem basear em metas de desempenho claras, mas devem incluir salvaguardas que garantam que o órgão de análise do desempenho da UE é verdadeiramente independente dessas funções das redes.

4. Aplicação dos blocos funcionais de espaço aéreo baseados nas metas de desempenho ambiciosas

4.1 A convergência para um número mínimo de BFEA, baseados principalmente nas necessidades de fluxo de tráfego, capacidades e eficiência dos custos, continua a ser um objectivo. As mesmas medidas e procedimentos de segurança devem ser aplicados a todos os BFEA, que são um instrumento fundamental para assegurar que os diferentes prestadores de serviços de navegação aérea satisfaçam as ambiciosas metas de desempenho a partir de 2012.

4.2 Os blocos funcionais de espaço aéreo devem ser desenvolvidos com base nas necessidades operacionais e tendo em conta os objectivos de segurança, capacidade do espaço aéreo, maior eficiência dos custos e melhorias ambientais mediante uma maior eficiência dos voos. A realização deste objectivo requer um compromisso político e fiscalização ao mais alto nível. A Comissão Europeia deve definir e monitorizar os parâmetros de desempenho a atingir pelas diferentes iniciativas de BFEA, recorrendo ao quadro de desempenho do Céu Único Europeu II.

4.3 Os BFEA têm de garantir a integração técnica gradual do sistema europeu de ATM, que está fragmentado, com base num roteiro com objectivos claros. Para alcançar este objectivo, é necessária uma coordenação e cooperação claras entre os BFEA.

4.4 Para alterar os métodos de trabalho, são essenciais boas relações laborais, as quais só podem ser asseguradas através do exercício de uma adequada e contínua consulta no verdadeiro sentido do termo. Para progredir, é imperativo estabelecer um bom diálogo social, caso se pretenda evitar problemas no futuro. Os trabalhadores são peças fundamentais e a alteração dos métodos de trabalho, se não for devidamente negociada, pode levar a conflitos laborais.

4.5 Nos termos da regulamentação sobre o céu único europeu, os prestadores de serviços de navegação aérea estão sujeitos à obrigação de aplicação, a todos os serviços prestados, de planos de emergência para fazer face a contingências que resultem numa degradação significativa ou na interrupção dos seus serviços. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem concentrar-se em soluções mais eficazes e economicamente vantajosas, procurando em primeiro lugar opções ao nível da infra-estrutura nacional existente (outros centro de controlo regional ou instalações militares) e antecipando disposições sobre o desenvolvimento de blocos funcionais de espaço aéreo para fazer face a situações de crise.

4.6 A cooperação entre os prestadores de serviços civis e militares é fundamental para garantir um maior desenvolvimento do céu único europeu e a eliminação dos principais estrangulamentos da capacidade no centro da Europa. Os Estados-Membros e a Comissão Europeia têm de procurar uma cooperação civil-militar no contexto dos BFEA, que concilie as

necessidades civis e militares de forma pragmática e não política. Dado que os países terceiros e os EUA estão também envolvidos, é essencial uma coordenação estreita com a NATO. A reafecção de algumas áreas militares de treino, fora dos principais circuitos de tráfego civil, como previsto por alguns BFEA, é bem vista pelo CESE e deve ser activamente aplicada por todas as iniciativas de BFEA. Além disso, a criação de uma rede ATM de rotas nocturnas, como estabelecido por alguns BFEA, deve também ser levada a cabo por todos os BFEA como forma de melhorar a eficiência dos voos nocturnos quando as áreas militares de treino não estão a ser utilizadas.

4.7 O CESE acredita igualmente ser essencial alargar os BFEA e o princípio do céu único europeu para além das fronteiras da UE, em particular aos países vizinhos da Europa. Tal exigirá um reforço da cooperação ao nível internacional.

4.8 O compromisso político é fundamental para garantir que os BFEA geram benefícios reais para os utilizadores finais. A Comissão Europeia e o coordenador do BFEA da UE devem continuar a lembrar aos Estados-Membros o seu dever de contribuir para a realização do céu único europeu e dos BFEA.

5. Designação de um gestor da rede europeia para desempenhar funções da rede ATM

5.1 O CESE concorda que o reforço das funções da rede europeia de ATM, tais como a concepção da rede de rotas, a gestão central dos fluxos e a gestão de recursos escassos (radio-frequências e códigos dos *transponders*), constitui um elemento essencial do pacote do Céu Único Europeu II.

5.2 O CESE entende que o Eurocontrol pode estar envolvido nessas funções, mas apenas na condição de que a legislação da UE seja respeitada, a reforma da agência Eurocontrol seja concluída com sucesso e a base de custos do Eurocontrol seja mais racionalizada. Isto exigirá o pleno compromisso político de todos os Estados-Membros do Eurocontrol para avançar na reestruturação da agência. O CESE acolhe favoravelmente a decisão da Comissão Europeia de nomear o Eurocontrol «gestor da rede» europeia.

5.3 O CESE solicita, portanto, à Comissão Europeia que garanta o cumprimento rigoroso deste elemento essencial quando conferir o mandato ao Eurocontrol.

5.4 O CESE manifesta-se preocupado com o aumento previsto dos atrasos no controlo do tráfego aéreo durante o Verão de 2011 e incentiva o Eurocontrol, enquanto gestor da rede do céu único europeu, a encontrar, em cooperação com os prestadores de serviços de navegação aérea e os utilizadores do espaço aéreo, soluções a curto prazo para reduzir o impacto no tráfego aéreo e no público viajante.

5.5 Por último, o CESE gostaria de recordar que as erupções do vulcão Eyjafjallajökull, na Islândia, em 2010, resultaram em encerramentos do espaço aéreo que provocaram fortes perturbações para o sector do transporte aéreo e para o público viajante. Esta situação teve um impacto enorme nos custos do

sector da aviação e na economia da UE em geral. No seguimento destes acontecimentos, chegou-se a acordo de que a Europa precisava de rever os seus procedimentos. Neste contexto, o CESE sublinha a necessidade de a Europa alinhar os seus procedimentos com as boas práticas aplicadas noutras partes do mundo, tal como nos EUA. Especificamente, a Europa é a única região do mundo em que a responsabilidade de lidar com os eventuais perigos das cinzas vulcânicas não cabe às transportadoras aéreas. O recente exercício com cinzas vulcânicas (Abril de 2011) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) comprovou que, embora se tenham registado alguns progressos, é necessária uma orientação mais sólida a fim de evitar uma nova abordagem fragmentada. O CESE insta a AESA a fornecer instruções claras a todos os Estados-Membros da UE para a adopção de uma política diferente.

6. Reforma do Eurocontrol para apoiar o céu único europeu, com uma base de custos reduzida

6.1 O CESE congratula-se com os progressos importantes realizados pelo Eurocontrol, sob a liderança do seu director-geral, na sua própria reestruturação, transformando-se numa organização mais ágil de apoio ao céu único europeu. Este processo em curso deve ser acelerado e requererá o pleno compromisso de todos os Estados-Membros do Eurocontrol.

6.2 O CESE felicita o Eurocontrol pelo estabelecimento do pilar relativo ao Céu Único Europeu na sua agência para prestar apoio técnico ao céu único europeu. É necessária uma transparência total nas diferentes funções do Eurocontrol, nos seus recursos necessários e na forma como deve ser financiado. É evidente que as companhias aéreas não devem pagar por funções governamentais como o pilar do Céu Único Europeu. Isto exigirá mais esforços para estabelecer os princípios certos de gestão do Eurocontrol, possibilitando a realização plena dos objectivos do céu único europeu.

6.3 O CESE sublinha igualmente a importância de manter uma abordagem pan-europeia que ultrapasse as fronteiras da UE. A Comissão Europeia deve, portanto, alargar o Espaço de Aviação Comum Europeu a todos os países vizinhos da União Europeia.

7. Aplicação do programa SESAR enquanto elemento técnico e operacional do céu único europeu com financiamento público de apoio à fase de execução

7.1 O programa SESAR foi elaborado enquanto complemento técnico e operacional do Céu Único Europeu II. A Comissão Europeia espera que o SESAR proporcione um futuro sistema europeu de ATM para 2020 e mais além que consiga, em relação ao desempenho actual,

— triplicar os movimentos de tráfego aéreo, reduzindo simultaneamente os atrasos;

— multiplicar o desempenho de segurança por dez;

— obter uma redução de 10 % do impacto das aeronaves no ambiente, e

— prestar serviços de ATM a um custo para os utilizadores do espaço aéreo inferior pelo menos em 50 %.

7.2 O CESE considera que esses objectivos, bem como a interoperabilidade com os sistemas de ATM de países terceiros (tais como a iniciativa norte-americana NextGen) devem continuar a ser a força motriz do programa SESAR. O CESE congratula-se com o acordo de cooperação assinado entre o SESAR e o NextGen, em Budapeste, em 3 de Março de 2011, que representa um passo em frente para uma melhor sincronização dos dois projectos de desenvolvimento mais importantes em matéria de sistemas de ATM mundiais.

7.3 O CESE considera essencial continuar a envolver o pessoal da primeira linha no desenvolvimento do SESAR. Neste contexto, é fundamental formar o pessoal na utilização de novas tecnologias e novos conceitos operacionais.

7.4 O CESE sublinha que, apesar dos benefícios a longo prazo para os utilizadores do espaço aéreo, os cidadãos da UE e o ambiente, o SESAR enfrenta vários desafios complexos no seu lançamento. É essencial a aplicação atempada e eficaz do programa SESAR. Para além de um forte compromisso do sector, será preciso um amplo apoio político e financeiro sob a forma de parceria público-privado. O lançamento do SESAR deve, portanto, fazer parte da Estratégia Europa 2020, a fim de assegurar uma gestão económica sólida baseada num modelo económico claro e na cooperação mútua e na harmonização com o sistema norte-americano NextGen.

7.5 O CESE entende, por conseguinte, que é preciso resolver os seguintes desafios relacionados com a aplicação do programa SESAR:

7.5.1 Garantir a aplicação sincronizada de melhorias nas infra-estruturas aéreas e terrestres.

— Actualizar o plano director que define um roteiro claro que a Comissão Europeia, os Estados-Membros, os prestadores de serviços de navegação aérea e os utilizadores do espaço aéreo se devem comprometer a concretizar para garantir uma maior coerência com o enquadramento do céu único europeu, incluindo os BFEA. É urgente que a empresa comum SESAR estabeleça prioridades para a análise do trabalho realizado até ao momento e identifique a forma como os principais participantes no céu único europeu contribuirão para os objectivos de desempenho nacionais, dos BFEA e da UE.

— As tecnologias do programa SESAR devem ser aplicadas segundo um modelo económico positivo bem definido que inclui um estudo de segurança credível e uma análise de rentabilidade positiva e credível em que se baseará a definição das necessidades de melhoria do desempenho. Quando não for possível provar que as tecnologias contribuirão para os objectivos da UE (incluindo os relativos à segurança) ou para uma transição segura e atempada, o trabalho deve ser suspenso.

— A realização do plano director SESAR requererá o pleno compromisso de todos os Estados-Membros da UE.

7.5.2 Garantir recursos financeiros atempados e adequados para a aplicação do SESAR.

7.5.2.1 A execução do programa SESAR gerará um importante valor económico, ambiental e estratégico para a Europa em geral. Um atraso de dez anos na aplicação do SESAR representa um impacto directo negativo no PIB superior a 150 mil milhões de euros para a UE-27 e uma perda de eficiência energética superior a 150 milhões de toneladas de CO₂.

7.5.2.2 No entanto, o lançamento do SESAR requer investimentos de mais de 30 mil milhões de euros, e o financiamento atempado e a colocação do equipamento SESAR (aéreo e terrestre) representam um desafio enorme para atingir o mais rápido possível o desempenho esperado com a aplicação das novas tecnologias.

7.5.2.3 Os problemas com o financiamento da aplicação do SESAR resultam da ausência parcial de interligação entre os investimentos e os benefícios durante a fase de transição: uma transportadora aérea que invista em novo equipamento aéreo não obterá benefícios até os prestadores de serviços de navegação aérea terem efectuado os investimentos correspondentes. Por outro lado, para um prestador de serviços de navegação aérea (que terá de investir num ambiente focado no desempenho a fim de gerar benefícios), o elemento comercial pode não se tornar atraente até um número significativo de aeronaves ter sido equipado. Por último, algumas mudanças terão resultados positivos para toda a rede e para a parte comercial, mas exigem investimentos por parte de algumas partes interessadas, para quem representarão custos líquidos. Neste caso, devia haver financiamento disponível.

7.5.2.4 Os fundos disponibilizados pela UE para apoiar a aplicação devem, portanto, ser utilizados para fomentar a adopção rápida e sincronizada da tecnologia SESAR pelos operadores (prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, aeroportos). Além disso, para assegurar a continuidade dos investimentos em I&D&I, serão necessários fundos adicionais iguais aos disponíveis para a actual fase de I&D para o período 2014-2020 no sector da ATM.

7.5.2.5 A fim de atingir o ritmo necessário para atingir as metas de desempenho da ATM, calcula-se que a aplicação do SESAR necessitará de fundos da UE na ordem dos 3 mil milhões de euros, um valor que seria compensado mediante a conciliação de diferentes instrumentos financeiros actualmente em discussão, tais como, mas não se limitando a eles, os recursos próprios do sector, obrigações para o financiamento de projectos da UE, garantias e empréstimos do BEI. Para o período entre 2014 e 2020, pode-se concluir o seguinte:

sem uma afectação efectiva de recursos da UE para apoiar o SESAR, é pouco provável que o programa seja aplicado a tempo.

7.5.3 Definir a gestão apropriada para a aplicação do programa SESAR.

— Criação de uma entidade independente para a aplicação do programa SESAR, que integre o financiamento e a aplicação num quadro único de gestão.

- Esta entidade para a aplicação deve ser orientada para o sector e ter uma estrutura de gestão composta por utilizadores do espaço aéreo, aeroportos e prestadores de serviços de navegação aérea, na medida em que são as partes que arriscam os principais investimentos. As outras partes interessadas do sector da aviação devem ser devidamente consultadas.
- Durante a fase de implementação do programa SESAR, os representantes dos trabalhadores do sector dos transportes aéreos devem ser devidamente consultados.
- O papel dos fabricantes (de equipamento) na fase de aplicação é principalmente vender equipamento conforme ao programa SESAR às transportadoras aéreas, aos aeroportos e aos prestadores de serviços de navegação aérea. Ao contrário do que aconteceu no caso da gestão actual da empresa comum SESAR, os fabricantes não devem estar envolvidos na gestão do programa SESAR a fim de evitar conflitos de interesse.
- Garantia de coordenação a nível europeu da aplicação sincronizada das tecnologias do céu único europeu em conformidade com as metas vinculativas da rede. Quando da execução desta tarefa, pode formular recomendações para fins de financiamento.

7.6 Por último, o CESE gostaria de assinalar que o SESAR só será um sucesso se os problemas políticos e institucionais referidos nos pontos anteriores forem resolvidos imediatamente e se o financiamento público necessário for disponibilizado para a sua aplicação.

8. Autoridade reguladora única europeia da segurança com base no sistema da AESA

8.1 O CESE assinala que o pacote do Céu Único Europeu II alargou o âmbito de competências do sistema da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) de forma a abranger a regulação da segurança da ATM a nível europeu, garantindo dessa forma uma abordagem integrada à regulamentação de segurança e ao controlo da ATM na UE com um sistema de «porta a porta».

8.2 O exercício de sólidas funções de controlo pela AESA – por exemplo, inspecções do desempenho das autoridades supervisoras nacionais, a fim de garantir que os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo cumprem requisitos comuns – contribuirá para a realização do céu único europeu.

8.3 Embora apoie este conceito, o CESE considera essencial seguir de perto a aplicação prática destas novas competências da AESA. É importante que as regras de segurança da ATM da AESA se baseiem nas regras do céu único europeu já em vigor, em vez de a AESA tentar reinventar a roda mediante normas complicadas sem qualquer justificação em termos de segurança.

8.4 O CESE considera que, a curto prazo, os fundos e as competências do Eurocontrol devem ser utilizados como apoio técnico às actividades de regulação da segurança da ATM da AESA.

8.5 Por último, o CESE gostaria de reiterar a importância de uma cultura justa, como já sublinhado no seu parecer TEN/416 sobre a investigação e a prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil. No interesse da segurança da aviação, é essencial proporcionar um enquadramento jurídico no âmbito do qual todas as partes envolvidas em acidentes ou incidentes possam partilhar informações e expressar-se livremente de forma sigilosa. O CESE sublinha a necessidade de maior acção a nível da UE para assegurar que todos os Estados-Membros alteram o seu sistema de direito penal no sentido de assegurar uma cultura justa. Em particular, o CESE sublinha a importância de desenvolver uma Carta da UE sobre Cultura Justa.

9. Segurança e factores humanos

A segurança vai mais além do que a regulamentação em matéria de segurança, englobando igualmente as capacidades humanas, uma cultura de segurança, competências e formação e gestão dos recursos de equipa.

Neste contexto, é importante:

- reconhecer o desempenho humano, nomeadamente no que respeita aos efeitos da fadiga, em termos de gestão proactiva dos riscos de segurança;
- garantir o nível adequado de competências e formação dos profissionais;
- promover o envolvimento dos parceiros sociais na realização do céu único europeu a todos os níveis; e
- construir uma sólida cultura de segurança que integre uma comunicação aberta e uma «cultura justa» como base para o desempenho em matéria de segurança.

Bruxelas, 21 de Setembro de 2011

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Staffan NILSSON