

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de regulamento do Conselho relativo à constituição de uma empresa comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR)»

COM(2005) 602 final — 2005/0235 (CNS)

(2006/C 309/27)

Em 4 de Janeiro de 2006, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 171.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta supramencionada.

Incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-Estruturas e Sociedade da Informação emitiu parecer em 30 de Maio de 2006, tendo sido relator T. McDonogh.

Na 428.ª reunião plenária, de 5 e 6 de Julho de 2006 (sessão de 6 de Julho), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 37 votos a favor, 1 voto contra e 3 abstenções, o seguinte parecer:

1. Introdução

1.1 SESAR é a vertente tecnológica da iniciativa «Céu Único Europeu», lançada em 2004 com o objectivo de reformar a organização do controlo do tráfego aéreo. Com esta iniciativa são introduzidas novas tecnologias de comunicação, controlo e cálculo entre o pessoal em terra e a aeronave, que permitirão melhorar o trabalho dos controladores de tráfego aéreo e dos pilotos. Embora as cabinas de pilotagem estejam cada vez mais automatizadas, os controladores de tráfego aéreo e os pilotos continuam a comunicar por rádio.

1.2 SESAR é um sistema de gestão do tráfego aéreo de nova geração, essencial para gerir o aumento do tráfego aéreo. O projecto SESAR permitirá aumentar a segurança e a eficácia ambiental do transporte aéreo e garantirá que a Europa mantenha a sua posição de liderança no mercado mundial da aviação. A Comissão levará por diante este projecto industrial de grande dimensão juntamente com o Eurocontrol e os parceiros do sector.

1.3 A Europa disporá da infra-estrutura de controlo do tráfego aéreo mais eficiente do mundo. Calcula-se que o projecto SESAR, ao proporcionar uma maior eficiência do transporte aéreo, venha a totalizar um valor líquido de 20 000 milhões de euros. Os efeitos directos e indirectos do projecto são estimados em 50 000 milhões de euros. O projecto criará aproximadamente 200 000 postos de trabalho altamente qualificados.

1.4 Segundo as previsões, o tráfego aéreo na Europa aumentará significativamente até 2025. Este crescimento implica uma revisão profunda da infra-estrutura de controlo do tráfego aéreo, tendo em vista otimizar as rotas e eliminar o congestionamento. O projecto SESAR contribuirá igualmente para aumentar a segurança do transporte aéreo, actualmente caracterizada pelo envelhecimento das tecnologias e pela fragmentação dos sistemas de controlo de tráfego aéreo.

1.5 A Comissão Europeia e o Eurocontrol co-financiaram o contrato que, no valor de 43 milhões de euros (50,5 milhões de dólares americanos), foi adjudicado a um consórcio de 30 companhias aéreas, organizações de navegação aérea e fabricantes de aeronaves. O contrato abrange a fase de definição do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo no âmbito do Céu Único Europeu, anteriormente conhecido por SESAME, e agora denominado SESAR. Na fase de definição, com a duração de dois anos, terá lugar a concepção do futuro sistema de gestão

do tráfego aéreo, sendo igualmente fixado um prazo para a sua introdução até 2020.

1.6 Os custos totais da fase de definição, incluindo o contrato no valor de 43 milhões de euros, elevar-se-ão a 60 milhões de euros. A Comissão Europeia e o Eurocontrol suportam, em partes iguais, os custos, consistindo o contributo deste último em dinheiro, conhecimentos técnicos e investigação. A Comissão Europeia declarou que os custos da fase de desenvolvimento rondarão anualmente os 300 milhões de euros e serão financiados pela Comissão, pela indústria e pelo Eurocontrol. Até aqui têm sido investidos anualmente 200 milhões de euros na investigação e no desenvolvimento de um sistema de gestão do tráfego aéreo, quantia essa que irá agora ser canalizada para o projecto SESAR.

1.7 A fase de definição é financiada na totalidade pela Comissão e pelo Eurocontrol. No tocante à fase de desenvolvimento, prevê-se que a indústria, em geral, financie um terço do programa, no valor anual de cerca de 100 milhões de euros durante sete anos. A UE e o Eurocontrol contribuirão anualmente com 100 milhões de euros, respectivamente.

1.8 Ainda não está claro quem no sector da indústria, e com que montante, contribuirá para os 100 milhões de euros anuais. Deve definir-se o contributo da indústria, mas em primeiro lugar há que resolver problemas difíceis relacionados com os direitos de propriedade intelectual, as cláusulas de concorrência, etc.

1.9 No entanto, o nível actual das despesas de I&D na gestão do tráfego aéreo é um indicador das quantias com que a indústria contribuirá para o projecto SESAR. Do total de 200 milhões de euros por ano, cerca de 75 milhões de euros provêm dos prestadores de serviços de navegação aérea. Uma boa parte, ou mesmo a totalidade, deste dinheiro será canalizado para o projecto SESAR em vez de ser utilizado de forma fragmentada.

1.10 Os associados ao projecto são os centros de I&D na gestão do tráfego aéreo (ATM R&D), a EURAMID, a Autoridade de Aviação Civil do Reino Unido (UK CAA), indústrias não europeias (Boeing, Honeywell, Rockwell-Collins) e organizações profissionais (Federação Internacional das Associações de Controladores do Tráfego Aéreo (IFATCA), Associação Europeia dos Tripulantes de Cabina (ECA) e Federação Europeia de Trabalhadores dos Transportes (ETF)).

1.11 As empresas que participam na fase de definição são as seguintes:

UTILIZADORES: Air France, Iberia, KLM, Lufthansa, Associação Europeia de Companhias Aéreas (AEA), Associação Europeia das Linhas Aéreas Regionais (ERAA), Associação Internacional de Transportadoras Aéreas (IATA), Conselho Internacional das Associações de Proprietários de Aeronaves e de Pilotos (IAOPA).

Prestadores de serviços de navegação aérea: Aeroportos Espanhóis e Navegação Aérea (AENA), Austrocontrol, DFS, Direcção dos Serviços de Navegação Aérea (França) (DSNA), empresa italiana de serviços de navegação aéreas (ENAV), Luftfartsverket (operador aeroportuário sueco) (LFV), Luchtverkeersleidins Nederland (prestador de serviços de controlo do tráfego aéreo nos Países Baixos) (LVNL), Serviços Nacionais de Tráfego Aéreo (Reino Unido) (NATS), NAV.

AEROPORTOS: aeroportos de Paris, BAA, Fraport, Amsterdão, Munique, AENA, LFV.

INDÚSTRIA: Airbus, BAE Systems, Consórcio Europeu de Aeronáutica e Defesa (EADS), Indra, Selex, Thales ATM, Thales Avionics e Air Traffic Alliance.

2. Recomendações e comentários

2.1 Há que apoiar e responder construtivamente a qualquer iniciativa no sentido de modernizar o controlo do tráfego aéreo na Europa.

2.2 O resultado pretendido é a utilização de rotas mais eficientes, a redução do consumo de combustível e voos mais rápidos para os viajantes.

2.3 O estabelecimento de blocos funcionais de espaço permitirá uma melhor utilização do espaço aéreo, respeitando simultaneamente os acordos regionais e as condições de vida e os interesses das comunidades locais (cidades e municípios) situadas nos blocos de espaço aéreo.

2.4 Evitando a duplicação de actividades de investigação e desenvolvimento, o Projecto SESAR não deverá conduzir ao aumento do montante global da contribuição dos utilizadores do espaço aéreo para o esforço de investigação e desenvolvimento.

2.5 Na sequência da adesão da Comunidade Europeia ao Eurocontrol, a Comissão e o Eurocontrol assinaram um acordo-quadro de cooperação para realização do Céu Único Europeu e de actividades de investigação e desenvolvimento no sector do controlo do tráfego aéreo. Pretendia-se deste modo aumentar a segurança e a eficácia operacional dos prestadores de serviços de navegação aérea.

2.6 A empresa comum deverá seguir uma abordagem integrada, conjugando os esforços da parceria público/privado em todas as vertentes (técnica, operacional, reguladora e institucional), a fim de assegurar uma transição fluída da fase de definição para a fase de implementação e das fases de investigação e de desenvolvimento para a de implantação.

2.7 O financiamento da empresa comum deverá ser objecto de revisão após concluída a fase de definição. Todas as partes deverão considerar que quaisquer custos adicionais financiados pelo sector privado através do mecanismo de aplicação de taxas aos utilizadores poder-se-ão reflectir nos bolsos dos viajantes.

2.8 As contribuições dos poderes públicos para a fase de implementação do projecto SESAR deverão ser completadas com contribuições do sector privado.

2.9 Face ao número de intervenientes no processo e aos meios financeiros e conhecimentos técnicos necessários, é urgente criar uma entidade jurídica que possa assegurar uma gestão coordenada dos fundos afectos ao projecto SESAR na sua fase de implementação.

2.10 O número de empresas envolvidas na fase de definição é limitado e não é representativo do conjunto da indústria europeia de aviação. A Comissão Europeia deverá alargar a participação na fase de definição aos pequenos proprietários e, em particular, aos novos Estados-Membros.

2.11 O SESAR exigirá uma implementação gradual, mas na fase final o projecto deverá ser concluído o mais rapidamente possível. A Comissão deveria estabelecer marcos precisos para acelerar a realização do projecto e encurtar a fase de aplicação.

2.12 Através do aumento da eficiência, o projecto SESAR conseguirá economias de custos no tráfego aéreo europeu.

Bruxelas, 6 de Julho de 2006.

A Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Anne-Marie SIGMUND