



SES II +

A INVERSÃO DO PROCESSO DELIBERATIVO NA CONSTRUÇÃO DO “CÉU ÚNICO EUROPEU”

Introdução

O objetivo a justificação e a solução encontrada pela Comissão para fundamentar a alteração na implementação do SES, corporizada nos Regulamentos que constitui o SES II+, encontram-se resumidos no seguinte documento da Comissão Europeia:

Strasbourg, 11.6.2013
COM(2013) 408 final

“...

2 – In the last revision of the SES legal framework in 2009, the Commission focused on the need for a radical improvement of the performance of the air traffic control system. The delivery of the performance objectives should indeed be seen as a primary ambition in setting up the Functional Airspace Blocks (FABs), the management of network functions (Network Manager), and the SESAR project.”

...

3.1. – The implementation of the scheme in the first reference period from 2012-2014 will lead to some tangible results in form of efficiency gains. Together with environment and capacity targets, flights will be more direct and delays reduced. At the same time it is also clear that more could have been achieved: the initial targets proposed by the Commission and the Performance Review Body for the first reference period were reduced in the approval process in the Single Sky Committee where Member States vetoed more ambitious targets; and, - see above- the final performance plans fall short by a small but significant amount, further, reducing, the overall level of ambition.

... Member States, which are either sole or majority owners of service providers, have a strong tendency to focus on healthy revenue streams of the user financed system of air traffic control services, and can be therefore reluctant to endorse fundamental change towards a more integrated operating airspace which brings risks of strikes or possible repercussions for cash-strapped national budgets.”

... e conclui em caixa:

Under the current system, Member States in the Single Sky Committee have the ultimate say on targets, the adoption of performance plans and the acceptance of corrective measure in case targets are not reached. In its legislative package, the Commission is proposing to strengthen control and sanction mechanisms. Furthermore, members of the Performance Review Body should henceforth be directly nominated by the Commission, to ensure impartiality.



A Comissão é pois clara:

A construção do Céu Único até 2014, tal como a Comissão o reconhece, cumpre os mesmos objetivos, tem o apoio dos Estados, deu resultados tangíveis em ganhos de eficiência, ambiente, capacidades, voos diretos e redução de atrasos. **Contudo os targets inicialmente propostos pela Comissão ficaram um pouco abaixo (... plans...fall short by a small... amount) devido ao processo de aprovação pelos Estados Membros que os vetaram na defesa das receitas “saudáveis” dos seus ANSP, impedir conflitos sociais (greves) e repercussões negativas nos respetivos orçamentos de Estado.**

Apesar de, na Introdução deste documento, reconhecer que os Estados apoiam a implementação do Céu Único (“1.1 ... although all Member States remain committed to the SES...”) conclui pela necessidade da aprovação do novo pacote porque em sua opinião, o processo está lento e parte das expectativas iniciais ainda não foram atingidos... “...implementation still falls well below the original expectations...”. (?)

Assim...

Através deste pacote legislativo, a Comissão pretende retirar o poder de discussão e de decisão dos Estados na defesa dos seus interesses quer quanto, no caso de Portugal, à estabilidade financeira do ANSP nacional, a NAV Portugal, EPE, quer quanto ao contributo do orçamento de Estado que passará a suportar os défices que aquela empresa venha a ter por alteração de objetivos e de targets na defesa das companhias aéreas. O poder centralizador absoluto da Comissão no controlo da prestação dos serviços ATM e CNS pode ainda estabelecer mecanismos sancionatórios sobre os ANSP e os Estados caso não cumpram os targets definidos por “entidades de peritos”, nomeados ou reconhecidos pela Comissão. O próprio Comité do Céu Único, único fórum onde os Estados tinham o direito de veto para defenderem justificadamente os seus interesses económicos e dos seus prestadores de serviços, deixa de existir, cabendo à Comissão o poder discriminatório da nomeação dos seus membros. **(REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N. o 390/2013 DA COMISSÃO de 3 de maio de 2013 que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede)**

É pois de concluir que este pacote legislativo que a Comissão propõe não constitui uma continuidade no processo de construção do “Céu Único Europeu” mas sim um rompimento desse processo. Com este pacote centralizador a Comissão subverte não só o princípio da subsidiariedade como também destrói o carácter cooperativo original e histórico da construção do SES na prestação dos serviços de gestão do espaço aéreo e das infraestruturas que o suportam.



Consequências para a NAV Portugal

A aplicação do conjunto de princípios previstos no pacote do SES II+ que aponta para a privatização dos “serviços de suporte” da gestão do tráfego aéreo, levará à sua concentração na mão de um número limitado de grandes empresas europeias com capacidade para os cumprir e onde a NAV Portugal, EPE será sempre um parceiro subalterno. Para Portugal significará:

- O desmembramento da empresa com a perda de todos os ganhos de conjugação de sinergias e de produtividade que a NAV Portugal, EPE tem atingido nos últimos anos, levará à sua dependência do Orçamento de Estado deixando de ser um contribuinte ativo;
- A redução da capacidade técnica interna instalada que hoje lhe permite responder aos desafios de manutenção e inovação dos sistemas com custos controlados, passará a ter um custo imprevisível a ser pago a uma entidade exterior;
- A dispersão da formação dos quadros e especialistas, nomeadamente de Controladores de tráfego Aéreo, Técnicos de Comunicações e Informação Aeronáutica, Engenheiros e Técnicos Especialistas de diferentes áreas e equipamentos, hoje integrados de forma controlada de custos na Empresa através do seu Centro de Formação, passarão a depender de entidades exteriores com planeamento e custos próprios, a que a Empresa terá que se submeter, perdendo-se assim a gestão atempada de sinergias internas;
- Põe em causa o grande ativo que constitui a formação para os PALOP e outros países (China, Noruega...) não só como fonte de prestígio e de abertura para várias formas de cooperação com países com elevado potencial futuro, que a NAV Portugal protagoniza num processo integrado com a formação interna, garantindo receitas extraordinárias e obter mais-valias fundamentais para a empresa e para o país.

É pois essencial garantir que, quer ao nível das instâncias europeias, quer no quadro do Bloco Funcional, se mantenha a cooperação entre os Estados e não seja a Comissão, o EUROCONTROL ou outras entidades criadas à revelia dos Estados a ditar as regras, objetivos e prazos a atingir na gestão do espaço aéreo nacional em função de interesses de lóbis internacionais ultrapassando os do País, da NAV Portugal ou de qualquer outro prestador de serviços nacional.

08 OUT 2013 – A CT da NAV Portugal