A NAV Portugal
e o
“SES 2+”

Apresentação à CP de Economia e Obras Públicas
Assembleia da República, 8 de Outubro 2013

O “Céu Único Europeu” (“SES”)

Regulamentos do Parlamento e do Conselho
(10 de Março de 2004)
- nº549: Quadro para execução do “Céu Único”
- nº550: relativo à prestação de serviços
- nº551: espaço aéreo
- nº552: interoperabilidade dos sist. de nav. aérea

SES1

Constituição dos “Blocos Funcionais de Espaço Aéreo” (FAB)

Meta: acordo entre Estados até 4 Dez. 2012

Regulamento do Parlamento e do Conselho
(21 de Outubro 2009)
- nº1070: alteração aos 549, 550, 551 e 552

SES2

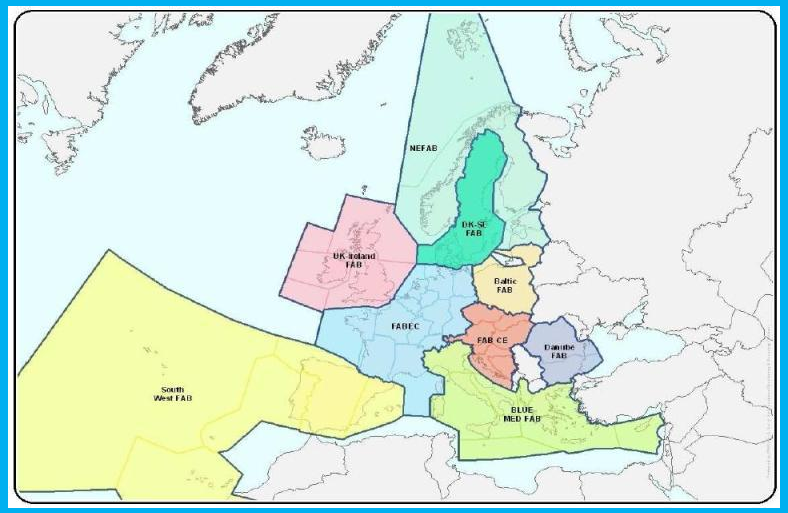
SES1 + SES2: Períodos de Referência para efeitos de performance dos “FAB”: PR 1 (2012-2014) e PR 2 (2015-2019)

“SES 2+” (2020>)

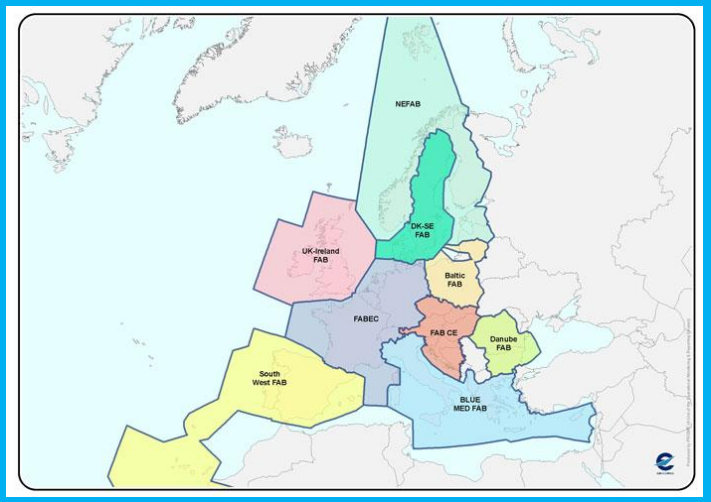
Prematuro, imaturo (inadequada fundamentação), mimetismo técnico (manipulado) do “sonho americano”, risco dos Países Periféricos ficarem mais periféricos.

“SES1”, “SES2” e os “FAB”

Previsão em 2011



Situação actual
(desde Out. 2012)



RIV de Santa Maria (NAT) excluída do “SW FAB” em 2012 por decisão soberana do Estado Português ao abrigo dos Reg. actuais do “Céu Único”

Pacote “SES2+”: Proposta de Reg. COM(2013)410

Artº1–nº4) “Este Regulamento aplicar-se-á ao espaço aéreo dentro das Regiões ICAO EUR, AFI e **NAT**, em que os Estados Membros são responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo...”

...ou seja, competência da COM para fazer incluir as RIVs Oceânicas (como Santa Maria e Shanwick) em “FABs”, ou mesmo definir/alterar os “FAB” existentes.

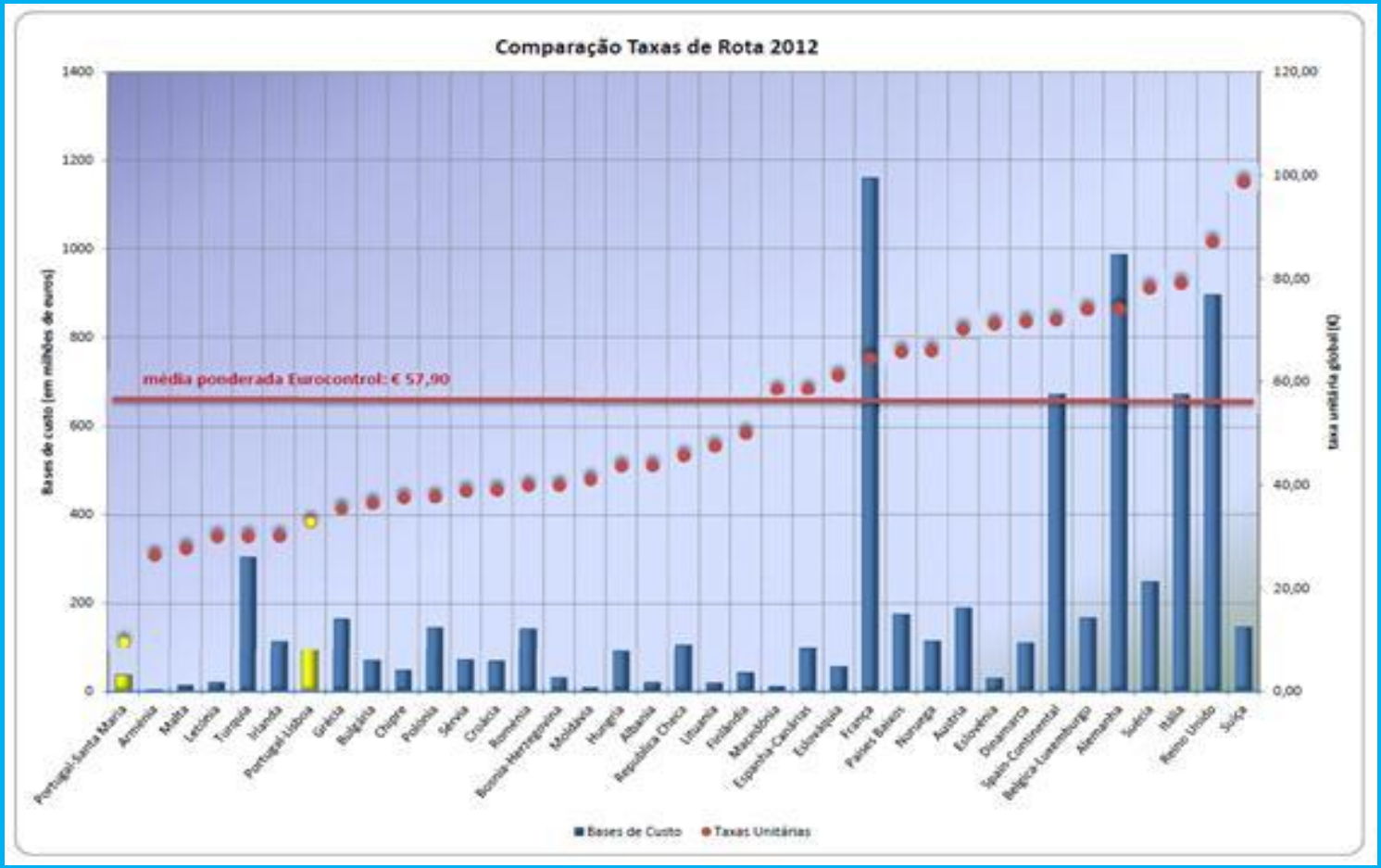
Espaço Aéreo internacional sob gestão da NAV atribuído a Portugal pela ICAO

5.1 Milhões de Km2
(UE terrestre = 4.4M Km2)

RIV SMA (2012)
118.000 Mov (-3,8%)
Unid. Serv.: 3.8 Milhões (-2,7%)
Receita em rota: €37,6M

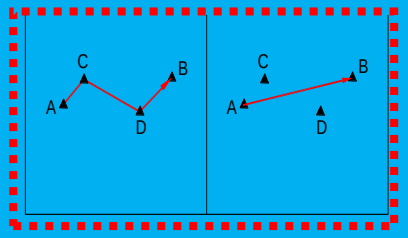
LIS RIV (2012)
438.000 Mov (-2.3%)
Unid. Serv.: 2.8 Milhões (-1.4%)
Receita em rota: €111M

Enquadramento da NAV no contexto europeu: EFICIÊNCIA

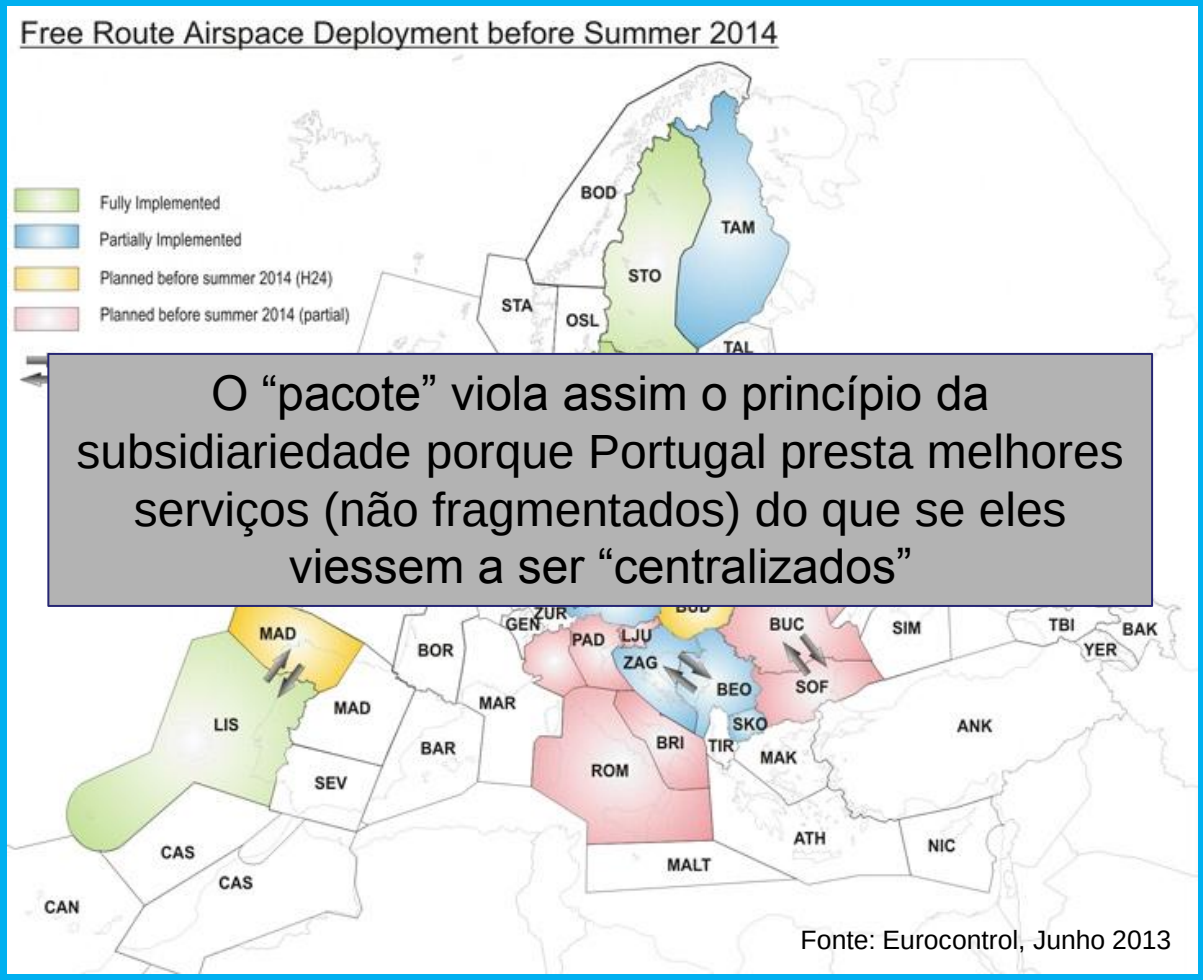


O “pacote SES2+”, em termos de eficiência, viola assim o princípio da subsidiariedade porque Portugal presta melhores serviços de tráfego aéreo do que se eles viessem a ser “centralizados”

Enquadramento da NAV no contexto dos “FAB”



“Free Route” será alargado até final 2014 ao NW de Madrid e Canárias (SW FAB), a Santa Maria e às ligações entre Brest (França) e Casablanca (Marrocos)



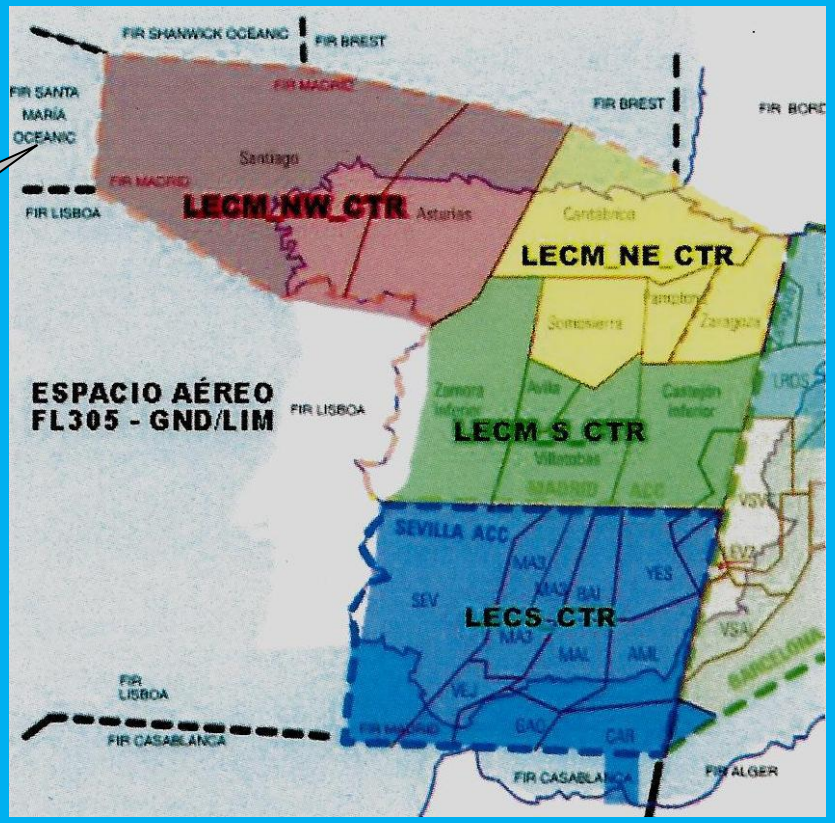
O “pacote” viola assim o princípio da subsidiariedade porque Portugal presta melhores serviços (não fragmentados) do que se eles viessem a ser “centralizados”

Fonte: Eurocontrol, Junho 2013

RIV de Lisboa com actual “Free Route”: redução de 1.3 Milhões de Km voados (cerca de 15 Milhões Lts/Ano a menos)
Aeroporto de Lisboa com “take-offs de intercepção”: - 2M Lts/Ano

“SW FAB” entre Portugal e Espanha: pioneiros no “Céu Único Europeu” a abolir “fronteiras nacionais” (um dos objectivos do “SES 2”)

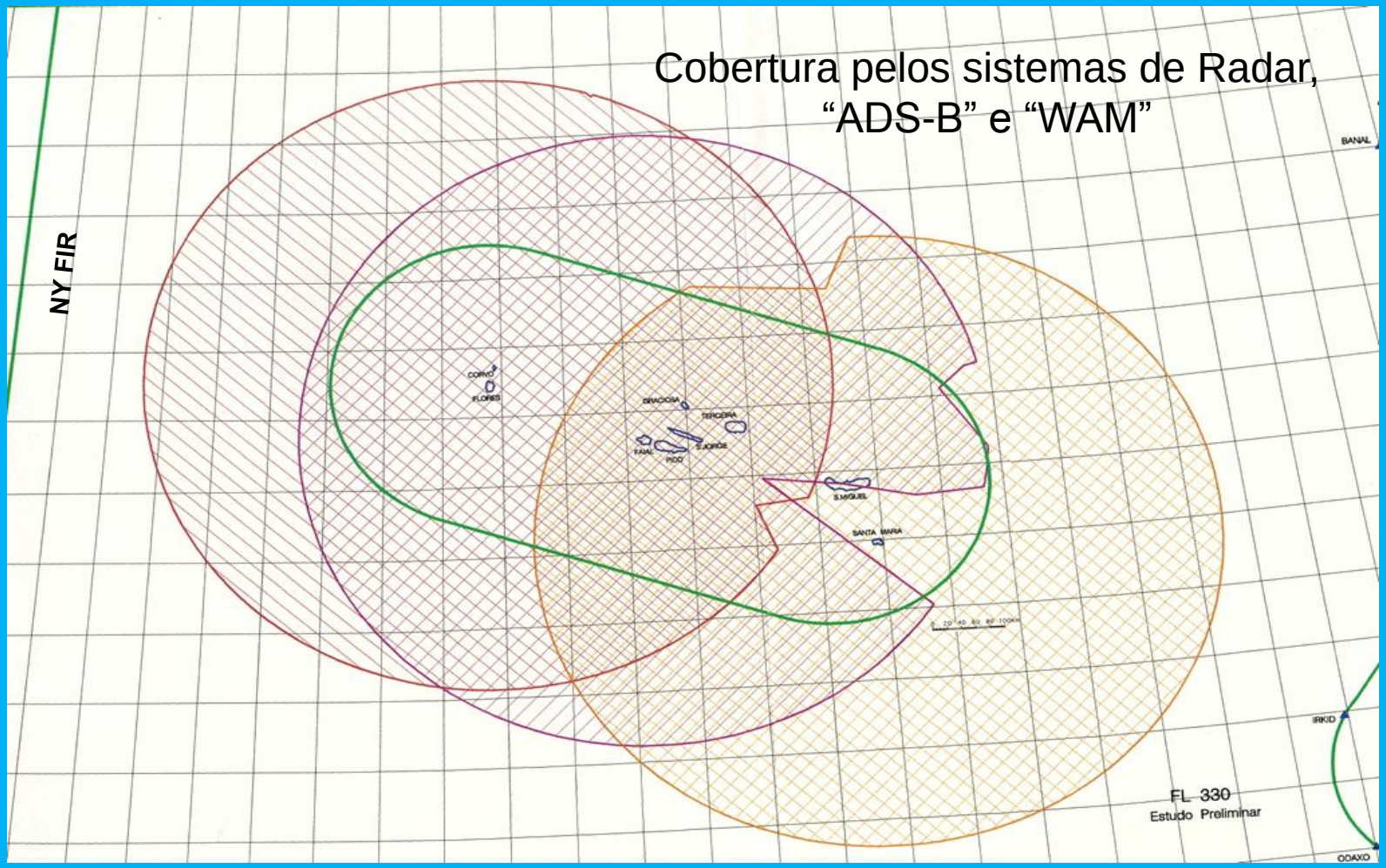
Em 2012, mesmo sem “Free Route”, 95% dos voos intercontinentais na RIV de SMA já seguiram a “rota directa” solicitada previamente.



No quadro actual torna-se impossível melhorar a performance onde o “free route” já existe!

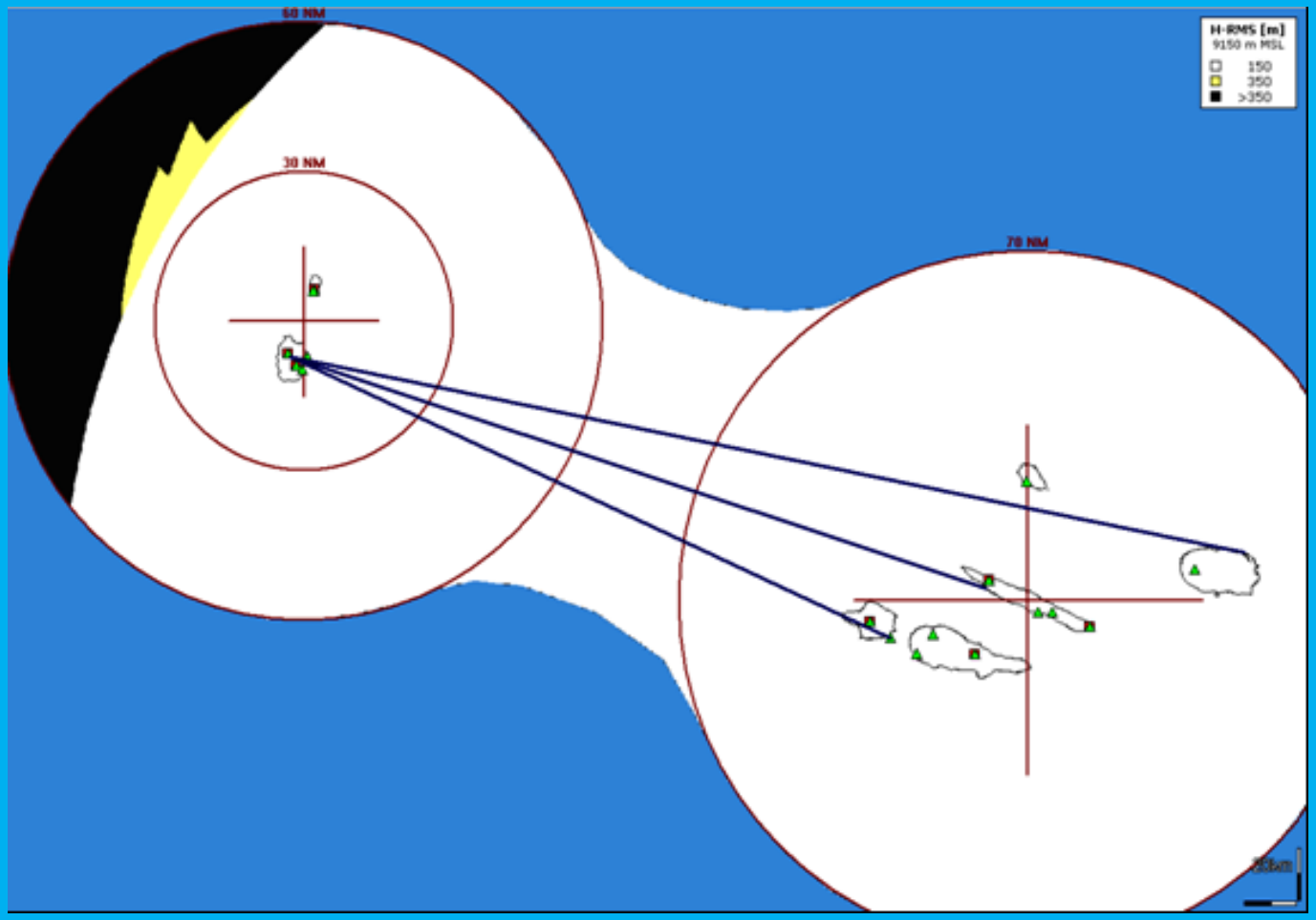
Fruto da cooperação luso-espanhola NAV/AENA:
projecto concretizado desde 18 de Outubro 2012
(antes mesmo de ter sido celebrado entre Portugal e Espanha o Acordo de constituição do “SW FAB”)

RIV DE SANTA MARIA elo fundamental entre a Europa e as Américas



Acordos técnicos de cooperação regional: Cabo Verde (ASA), Canadá (NAV Canada) Espanha (AENA, “SW FAB”), EUA (FAA), Irlanda (IAA), Marrocos (ONDA)

Cobertura “ADS-B” e “WAM” nos aeroportos Açoreanos permite aterragens de emergência nos voos intercontinentais com aproximações de precisão às pistas até 45 m do solo bem como acções de busca e salvamento mais eficientes



PARTICIPAÇÃO NA INOVAÇÃO TECNOLÓGICA

Adopção pelas Cias Aéreas da nova geração de gestão e controle do tráfego aéreo, (alteração de rotas em voo, comunicações “data link”). Programa comum SESAR (UE) e FAA (EUA)

SMART – partilha de informações de voo (actuais ou planeadas) entre Centros de Controle de Navegação Aérea e de Ops de Voo das Cias, para optimização de alterações em rota.

ICATS - validação do conceito de “objectos voadores” (FO) em voos transatlânticos.

ACCEPTA - facilitar a adopção de procedimentos via satélite em aeroportos europeus (desenvolvimento do projecto “EGNOS”) .

COLABORAÇÃO

"If business and the travelling public are to take best advantage of the air network, we have to act now. 70% of all delays to flights are already caused by problems on the ground not in the air. On present trends, nineteen of European airports will be unable to accommodate any more flights by 2030. The resulting congestion could mean delays for half of all flights across the network."

"The SES objective is a 50% cut in air traffic management costs by 2020 and is critical for a competitive European air transport sector (...) besides cost efficiency, the SES (2+) also aims to increase airspace capacity 3-fold (?!), improve the safety record by a factor of 10 (?!), and reduce the effects on the environment by 10% (?!).

COM(2013)408
Ponto 3.1

*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.***

Os "atrasos" dos aviões em rota que a Comissão pretende combater com o "SES2+" não podem ser assacados a prestadores de serviços de nav. aérea como a NAV (os objectivos de *performance nos PR1 e PR2 medem-se em segundos/mov, não em minutos ou horas como nos aeroportos*). ***PORQUE SERÃO AS EMPRESAS PRESTADORAS DE SERV. DE NAV. AÉREA AS "MÁS DA FITA"?***

2012: MELHOR ANO PARA A SEGURANÇA OPERACIONAL (Fonte: Eurocontrol)
2013: Anunciados aumentos records de lucros para as Cias (Fonte: IATA)

Pacote “SES2+”: TRÊS PONTOS INACEITÁVEIS

COM(2013)410, Artº1º nº4: RIV DE SMA sujeita a jurisdição da UE: ELIMINAR

COM(2013)408, 3.2 e COM(2013)410, Artº10º (prestação de Serviços de Apoio)
A COM pretende introduzir mecanismos de mercado para a escolha dos prestadores de serviços de suporte “para aumentar a eficiência dos serviços de apoio”, para tal propondo a sepação funcional e orgânica desses serviços. ***Consequências****: perda de receita para os EM e* ***encargo para os OGE*** *nacionais, já que tais seviços deixariam de ser financiados pelas taxas de rota (Artº13º, Nº7, do COM410).* ELIMINAR

COM(2013)410, Artºs17 e 26 - Gestão de rede e concepção (serviços centralizados)
A Comissão poderá por actos delegados, SEM PRAZO E DESCRICIONARIAMENTE, (contrário ao Artº 270 do Tratado sobre o Funciomamento da UE) aditar a lista de serviços de suporte a centralizar. (Recorde-se que tais serviços incluem todos os serviços que não são de tráfego aéreo, alguns dos quais são hoje de coordenação conjunta civil-militar). ELIMINAR

Obrigado pela atenção

Luís Coimbra, Pres. NAV.EPE
Engº. Aeronáutico