



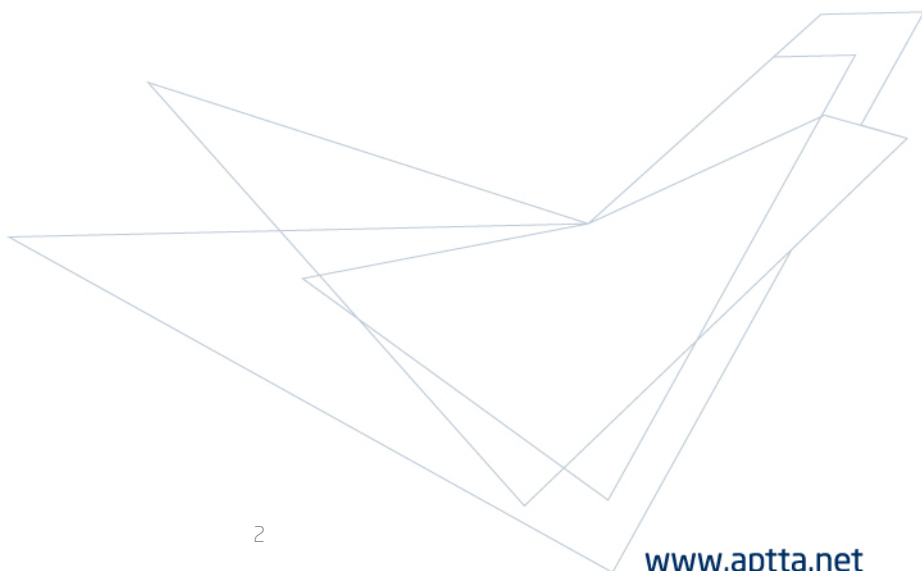
aptta®

Associação Portuguesa de
Transporte e Trabalho Aéreo

Congresso ADFERSIT | 29 de Março 2012

“Transportes e Sustentabilidade”

Apresentação APTTA.....	3
Associados.....	4
Visão e Contributos APTTA.....	5
A Perspectiva Nacional – Presente	7
Principais Problemáticas.....	9
A Perspectiva APTTA – Futuro	11
As Infraestruturas Aeroportuárias.....	12
Privatizações	13
Medidas para uma Política de Transporte Aéreo.....	15
Conclusão	18



Fundada em 1993, a **APTTA - Associação Portuguesa de Transporte e Trabalho Aéreo**, anteriormente designada por APORTAR, tem como objecto contribuir para o **desenvolvimento dos interesses e da actividade empresarial** dos seus associados no âmbito do **Transporte e do Trabalho Aéreo, Ensino e Formação Profissional**, assim como contribuir para o **desenvolvimento geral do Sector Aeronáutico Português**.

Para a consecução do seu objecto a **APTTA representa os interesses de todos os seus Associados junto de organismos nacionais e internacionais, públicos e privados, com responsabilidades formais ou influentes nas áreas do Transporte e Trabalho Aéreo**, intervindo junto de organismos públicos com vista à adopção de medidas legislativas, regulamentares ou administrativas no âmbito do sector aeronáutico.

De igual forma, promove a realização de cursos de formação, conferências, palestras ou outras iniciativas destinadas a debater e desenvolver o conhecimento sobre Transporte e Trabalho Aéreo.

A APTTA conta neste momento com quinze associados, a saber:

AIRJETSUL PRIVATE JETS;

EMA - EMPRESA DE MEIOS AÉREOS;

EUROATLANTIC AIRWAYS;

HELIAVIA;

HELIBRAVO AVIAÇÃO;

HELIPTUGAL;

INAER HELICOPTER PORTUGAL;

OMNI AVIATION;

NETJETS;

PGA - PORTUGÁLIA AIRLINES;

SATA;

TAP;

VINAIR;

WHITE AIRWAYS;

GESTAIR FLYING ACADEMY.



Transporte Aéreo | Presente e Futuro - Visão e Contributos da Associação

O paradigma europeu constitui a linha condutora essencial em qualquer que seja a abordagem de uma **Política do Transporte Aéreo Nacional** no espaço da União.

De facto, no âmbito da Política Comum dos Transportes, já desenhada aquando do Tratado de Roma e posteriormente reforçada no Tratado de *Maastricht*, a Comissão Europeia propôs um conjunto de medidas no sentido de criar um sistema de transporte apto à revitalização, interligação e promoção dos diversos meios de transporte introduzindo deste modo o conceito abarcante de rede transeuropeia.

De entre as políticas comunitárias, salientam-se:

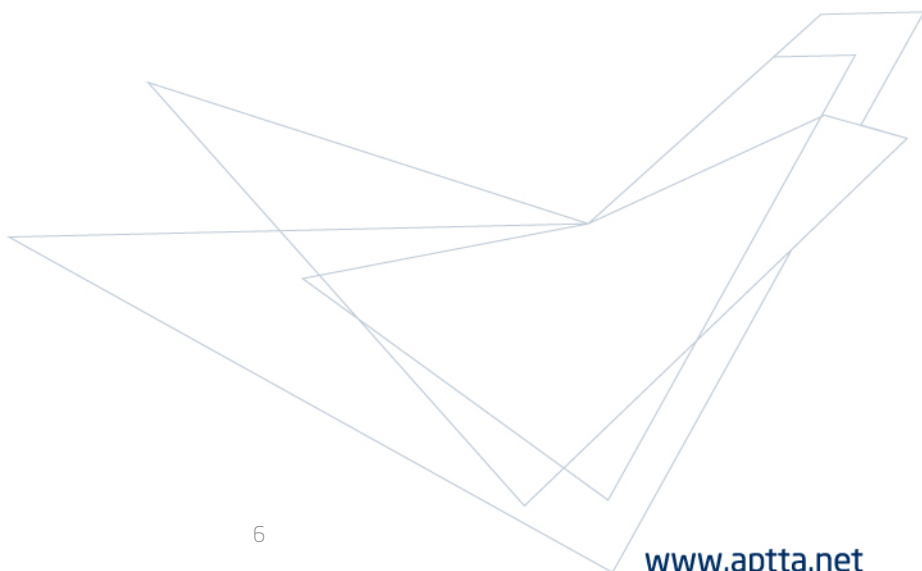
- Criação do Céu Único Europeu - SES - *Single European Sky (SES)* - o qual incrementará a competitividade da Europa através do aumento da capacidade do espaço aéreo, melhoria da segurança e redução das emissões de carbono;
- Criação de um **quadro regulamentar harmonizado** e estabelecimento de **regras comuns** para utilização do espaço aéreo;
- Estabelecimento de **acordos multilaterais** com países terceiros;
- **Autoridade Europeia para a Segurança da Aviação Civil (EASA)**;
- Estabelecimento de um **quadro standardizado de faixas horárias** e de **taxas aeroportuárias**;
- **Intermodalidade com os demais meios de transporte.**

Ainda que com oscilações de crescimento, todas as evidências e estudos sugerem que o crescimento e importância do transporte aéreo deverá continuar nos próximos 30 (trinta) anos.

Existem porém diversas volatilidades a ser consideradas: oscilação do valor dos combustíveis, limitações físicas das infraestruturas aeroportuárias, congestionamento do espaço aéreo, substituição do transporte aéreo pelo transporte ferroviário de alta velocidade em percursos de curta/ média distância, entre outros.

A considerar no presente e futuro, o arquétipo comunitário e a necessária obediência às regras comuns e harmonizadas emanadas da CE, constituirá sempre a meta que balizará qualquer rota que tome a política aérea nacional.

Sublinhamos que esta colaboração com a UE não significa dependência, nem desistência, nem abandono da nossa autonomia em termos de transporte aéreo e dos objectivos nacionais deste sector na visão e na construção do que almejamos para o nosso país, tão pouco pode demonstrar que nos estamos a acomodar, delegar ou perder a nossa irreverência, inovação ou inconformismo.



A Perspectiva Nacional - Presente

Em sede nacional, pesando e estando conscientes do período impar que atravessamos, mormente aos constrangimentos de cariz financeiro, facto é que o transporte aéreo constitui um dos sectores económicos de maior potencial, sendo que o **contributo da aviação para o PIB nacional ascende 2,3 mil milhões de euros, o que equivale a 50 empresas licenciadas pelo INAC, 2,15% do PIB e representa 4,66% das exportações. O sector emprega directa e indirectamente mais de 70 000 trabalhadores***.

De um mercado incipiente e desregulado nos idos anos setenta, o País passou a ter um sector com empresas de relevo, com um quadro normativo definido, contando com um Instituto da Aviação Civil que, a par com a regulamentação supra nacional, certifica, estatui e supervisiona o sector do transporte aéreo nacional. **Hoje, no mercado nacional existem cerca de 50 empresas licenciadas pelo INAC (Instituto Nacional da Aviação Civil). A evolução do tráfego aéreo em 2011, foi positiva cifrando-se nos 7,3%, sendo que o sector de rede que maior crescimento percentual registou foi o Atlântico Norte com 23,4% (dado TAP).** Em termos absolutos o sector de rede Europa foi o que registou um maior acréscimo com mais 493 mil passageiros (só na companhia de bandeira), logo seguido do Atlântico Sul com um acréscimo de 105 mil face a 2011.

Sem prejuízo da actual crise financeira global, e após anos de retoma do sector, observa-se, ainda assim, uma manutenção do número de passageiros e carga transportados, dado que busca o seu fundamento na inegável e conseguida tentativa dos operadores em manter os valores e disponibilidade dos voos, respondendo desta forma à crescente demanda de transporte aéreo, meio massificado e ao alcance de todos na crescente necessidade de ligação de Portugal ao mundo.

* Fonte: Estatísticas INAC

Estudo IATA encomendado à Oxford Economics

Actualmente a cobertura do tráfego aéreo doméstico e inter-ilhas mostram-se, de maneira geral, adequadas, com uma distribuição que espelha as respectivas necessidades populacionais.

Sem prejuízo, fruto do aumento de tráfego e da inexistência de uma política articulada de médio prazo, verifica-se um perigoso esgotamento da principal infraestrutura aeroportuária - Portela, com sérios desafios de capacidade que colocam problemas graves à operação de transportadoras nacionais, constatando-se no curto/médio prazo, e dado o crescimento projectado, a necessidade de investimentos e alternativas que aumentem a actual capacidade.



Principais Problemáticas

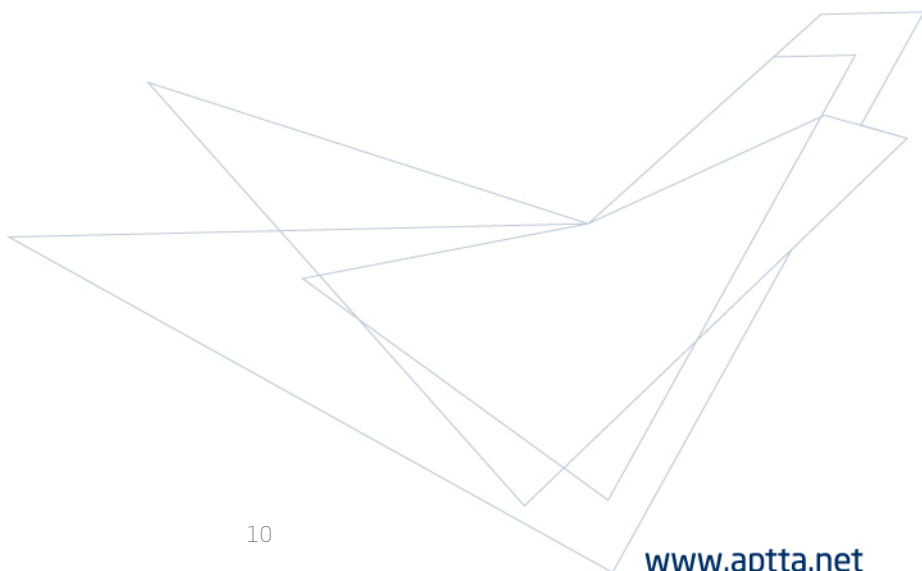
- **Inexistência de um diagnóstico do sector**, assente numa metodologia participativa, criteriosa e abrangente;
- **Necessidade de reconhecimento do sector aéreo**, como essencial na economia, dinamizador do turismo, com elevado potencial de crescimento;
- **Inexistência de coordenação e estabelecimento de políticas sectoriais**, que plasmem os interesses das empresas de transporte aéreo, da entidade reguladora e da entidade gestora das infra-estruturas aeroportuárias;
- **Inexistência de sistema de gestão aeroportuária de desempenho** que para além dos resultados financeiros e orientação para metas únicas de rentabilidade, plasmem a maior eficiência operacional e adequado nível de serviço prestado;
- **Inexistência de medidas potenciadoras do transporte aéreo não regular e das companhias que não a(s) de bandeira**;
- **Legislação pouco clara e dispersa** - burocratização de procedimentos;
- **Deficitário sistema de incentivos**, não norteados ou sequer equacionados enquanto objectivos de política pública;
- **Ausência de medidas de reconhecimento e optimização do *hub* de Lisboa**;
- **Subutilização das infraestruturas aeroportuárias existentes** - bases aéreas militares/ Aeródromos e Beja.



Reconhecer o papel do sector aéreo no desempenho de negócios de / e para Portugal, o peso do "hub" de Lisboa na promoção da internacionalização do país, no peso do fluxo comercial, na criação de emprego e na dinamização na economia, revelam-se uma meta que, mais que uma quimera, constituem o baluarte para toda uma política que a APTTA desde há anos clama venha a ser materializada.

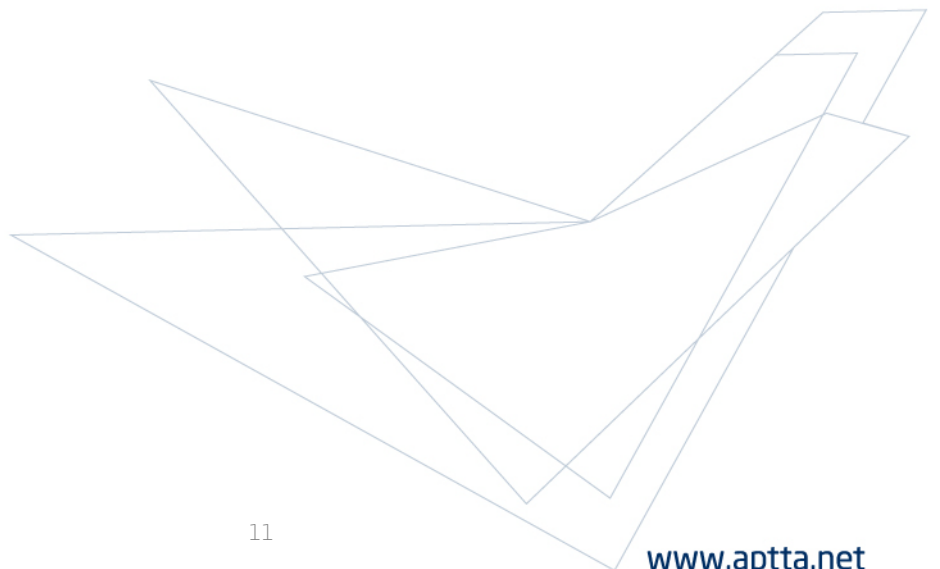
Sem prejuízo da inequívoca imagem e *status quo* alcançados pela aviação nacional, facto é que como associação que congrega as transportadoras aéreas mais representativas do universo nacional, entendemos que o sector do transporte aéreo tem vindo a ser secundarizado na sua previsão, negligenciado na sua importância e ignorado em termos de delineação de uma política estratégica para o sector.

Pelas razões invocadas, e conforme fizemos saber em instância própria, foi com bastante inquietação que a APTTA verificou que a realidade de iniciativas inscritas no **Plano Estratégico para os Transportes (Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10.11)** fica muito aquém das expectativas e necessidades do sector, destacando-se do documento a focalização em três áreas exclusivas de actuação, concretamente a privatização das infraestruturas aeroportuárias e TAP Portugal, aeroporto de Lisboa e transportadoras aéreas *low cost*.



Das iniciativas que a APTTA preconiza para um futuro sustentável do transporte aéreo, realçamos:

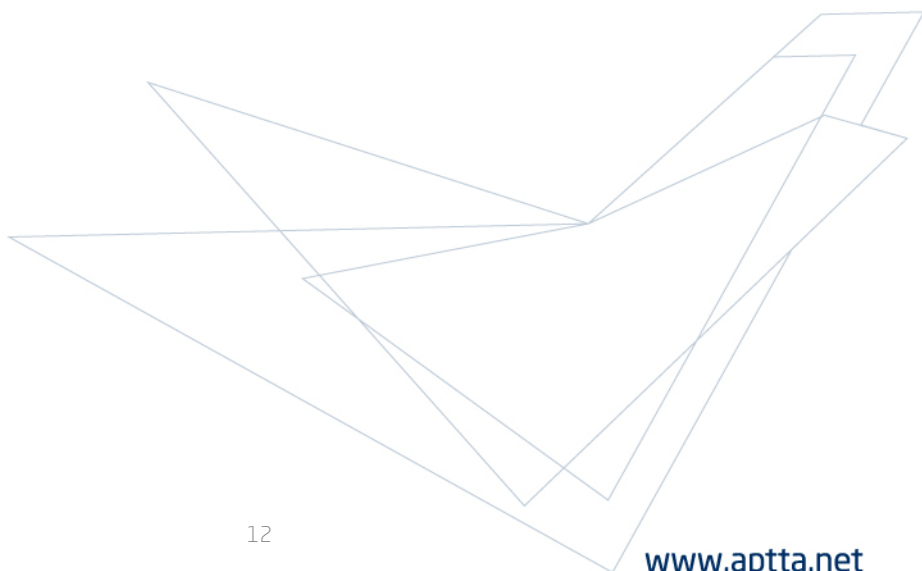
- O **estabelecimento de uma política para o sector**, articulada com o superior interesse do país em matéria de Transporte Aéreo que contemple todos os *players* nacionais;
- **Dotar a autoridade reguladora dos meios e recursos necessários à execução da missão que lhe foi atribuída;**
- Um **esforço diplomático** no sentido de promover a **cooperação com os nossos parceiros lusófonos;**
- Um **empenho**, para além das boas intenções, no sentido de **definir uma estratégia concertada** para o sector em matéria das **energias renováveis;**
- Uma **definição quanto ao *cluster* aeronáutico pretendido**, e ainda quanto às intermodalidades específicas nas várias vertentes: indústria/serviços/formação.



Breve Alusão - As Infraestruturas Aeroportuárias

Em termos de **Infraestruturas Aeroportuárias**, a APTTA considera que devem ser observadas as seguintes necessidades e iniciativas imediatas:

- Criação de um Grupo de Trabalho que congregando operadores e entidade gestora aeroportuária, avalie dados, necessidades, potencialidades e previsão de sustentabilidade do(s) aeroporto (s);
- Elaboração de **Estudo/ Plano de Intervenção**;
- **Acessos** - Coordenação com políticas para a cidade de Lisboa;
- **Modernização dos serviços prestados** - Handling, Terminais;
- **Salvaguarda dos direitos** de Base das Transportadoras nacionais;
- **Recurso a aeroportos militares e desvio de companhias *low cost*** (tal como consta do Plano Estratégico dos Transportes);
- **Revitalização de Tires.**



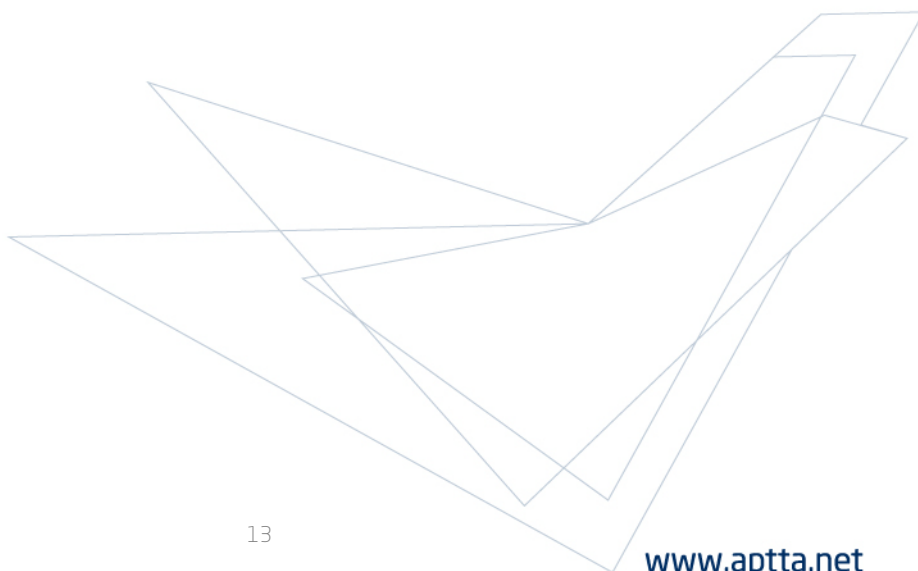
- ANA Aeroportos

A privatização da ANA permitirá um encaixe financeiro de cerca de mais de 2 mil milhões de euros, dando simultaneamente resposta a uma das medidas plasmadas no memorando de entendimento estabelecido com a Comissão Europeia, o FMI e o BCE.

A gestão aeroportuária, como toda a actividade de transporte aéreo, é uma actividade estratégica para o nosso país, pelo que qualquer política de privatização deverá ponderar as necessidades específicas de uma política aeroportuária que mantenha a harmonia e cobertura territorial, a gestão integrada das infraestruturas aeroportuárias e atenda às especificidades das regiões autónomas da Madeira e dos Açores.

Neste pressuposto, a APTTA considera que a privatização da ANA na óptica dos *stakeholders*, potenciará uma concorrência mais aberta, criará uma maior amplitude de escolha por parte dos utilizadores e incrementará um upgrade de qualidade do serviço prestado.

A APTTA tem-se mantido atenta quer aos exemplos internacionais de privatização, quer de concessão de gestão aeroportuária.



Sem prejuízo da necessidade de alicerçar o processo num paradigma que assegure os interesses do Estado, das transportadoras aéreas, passageiros e demais utilizadores e considerando, entre outros factores, as limitações conhecidas relativamente à existência de monopólios na gestão aeroportuária (seja ele público ou privado), as discrepâncias financeiras das várias infraestruturas aeroportuárias nacionais, bem como os diferentes planos de investimento, consideramos mais adequada às características nacionais a privatização separada de cada um dos aeroportos nacionais, mantendo-se no Sector Público, por razões indiscutíveis, os aeroportos das regiões autónomas dos Açores e da Madeira.

- TAP Portugal

O programa do XIX Governo Constitucional avança com a privatização da totalidade das participações da TAP, estabelecendo, contudo, condições aos compradores, nomeadamente a manutenção da imagem de “companhia de bandeira”, manutenção do *hub* em Lisboa e do serviço de transporte aéreo para as regiões autónomas, assim mantendo um nível de controlo “soberano” em sede estratégica. De facto, entendendo esta associação que só a privatização permitirá recapitalizar a companhia aérea de bandeira, facto é que por via de acordo parassocial (e sem prejuízo de este poder ser uma menos valia em termos de atractividade do negócio), se podem acautelar as condições acima mencionadas, as quais consideramos requisitos indispensáveis a constar do pacote de privatização.

Perder a identidade, o *know how*, e as “cores” da TAP será deitar por terra todo um projecto nacional, uma marca sem paralelo, uma credibilidade inquestionável e o prestígio advindo da garantia de um elevadíssimo padrão de segurança. Articuladamente com a Privatização da ANA, deverá assegurar-se com a privatização da TAP a manutenção do serviço aéreo para as regiões autónomas da Madeira e dos Açores.

Medidas para uma Política de Transporte Aéreo

A criação de uma **Política Comum de Transporte Aéreo** no seio da comunidade Europeia implica na delimitação de uma estratégia nacional a obediência a um conjunto de normativos que, sendo comuns, vieram delegar na Comunidade a responsabilidade na elaboração de regras em todos os assuntos relativos a operações, pessoal, aeroportos e tráfego aéreo, defesa do consumidor e regras ambientais e de emissões de CO².

Deste modo, a fixação de uma política para o transporte aéreo requer uma antevista da evolução do sector que constitua a base para a dinamização e eficiência da aviação, promovendo a concorrência, satisfação dos interesses dos intervenientes, minimização dos custos, harmonia e segurança jurídica e, sobretudo, um crescimento económico sustentado e interdisciplinar da actividade aeronáutica.

De forma não exaustiva, pese a evidente necessidade de diálogo e contributo de demais intervenientes do sector, enumeramos em seguida, aquelas que consideramos serem as premissas essenciais para a construção de uma Política de Transporte Aéreo:

1. **Diagnóstico do Transporte Aéreo Nacional;**
2. Criação de um **Observatório para a Aviação** constituído pelos seus *Stakeholders*;
3. **Privatização da ANA Aeroportos e da TAP Portugal**, conforme modelos e no respeito pelos princípios supra enunciados;

4. **Promoção de uma entidade reguladora independente**, com carácter meramente regulador, que constitua um elemento dinamizador do sector e não uma barreira à actividade dos operadores;
5. **Promoção de investimento e obras urgentes e nos aeroportos e aeródromos existentes** com vista à melhoria das condições de operação;
6. Desenvolvimento de **planos directores das infraestruturas aeroportuárias** em articulação com os **planos de Ordenamento Territorial** e preparação da navegação aérea para fazer face ao impacto do Céu Único Europeu;

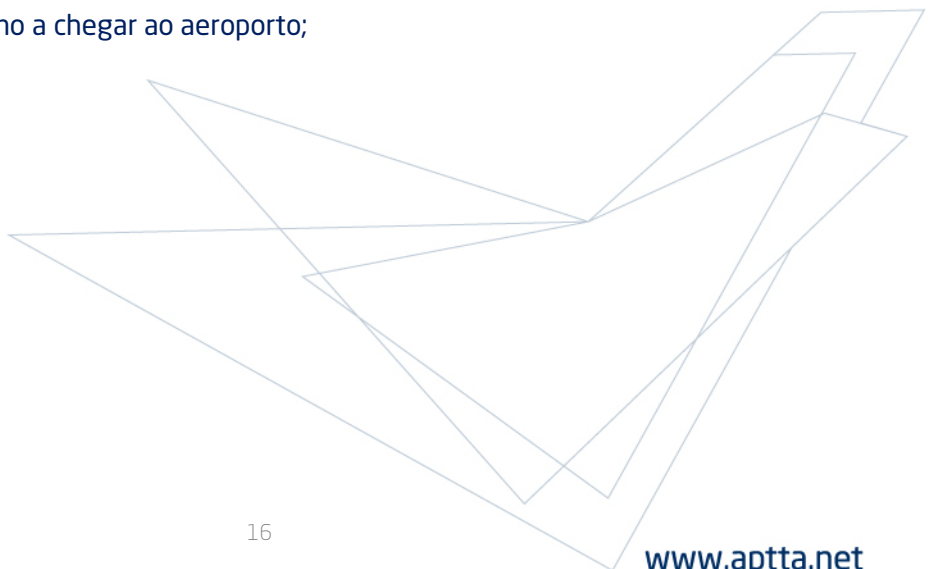
Implementação de medidas que aumentem a vida útil do aeroporto da Portela:

- ↪ Retirar tráfego à Portela;
- ↪ Redireccionar tráfego para aeródromos secundários ou alternativos;
- ↪ Garantia dos “direitos de base” das operadoras existentes;
- ↪ Mudança do local de operação das operadoras “*Low Cost*”.

Estabelecimento de Protocolos de utilização civil de bases aéreas militares (Beja, Sintra).

Aposta na Intermodalidade:

- ↪ Portela: Metropolitano a chegar ao aeroporto;



7. **Medidas de redução do impacto ambiental da aviação** - estudos, parcerias técnico científicas/ Apoio à investigação - Definição estratégica em matéria das energias renováveis;
8. **Ensino Universitário:** Promoção da formação também nas áreas de operações e gestão das operações aéreas;
9. Definição de uma **política transversal ao nível dos Acordos Bilaterais**, de forma a estimular um maior nível de concorrência nas rotas de / e para Portugal - Definição de acordos de cooperação com países lusófonos;
10. **Aviação Geral** - Tomada de medidas potenciadoras do crescimento da aviação geral: Adequação estruturas aeroportuárias, captação de agentes, investidores e consumidores;
11. **Concorrência** - Eliminação de barreiras proteccionistas e limitativas do crescimento do sector.



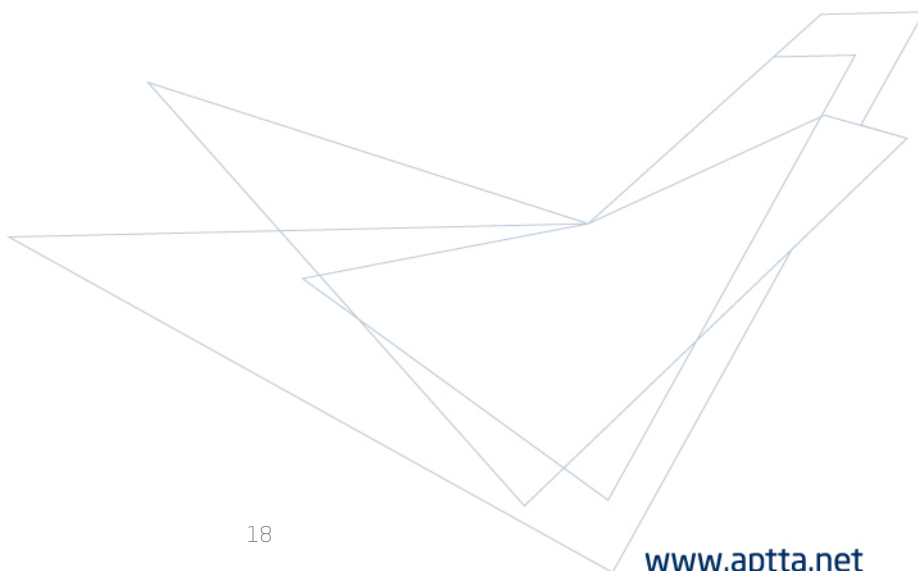
Uma **política para o transporte aéreo**, deverá ser elaborada numa **perspectiva de interdependência**, com base nas políticas de longo termo de outras actividades, sobretudo, na **área da economia, indústria e turismo**.

A implementação de medidas que aumentem a **competitividade do sector** da aviação, apoiem o **crescimento económico** e a **criação de emprego**, mais do que uma utopia, deverão ser sedimentadas em normativos e planos de execução governamentais.

Entende a APTTA, que urge a **afirmação de Portugal**, como ponto estrategicamente localizado no vértice do triângulo Atlântico, com claras vantagens em matéria de acessibilidade a mercados emergente, com ênfase e extracção de mais valias dos nossos laços histórico-culturais com Brasil e África.

Com os olhos no futuro, devemos igualmente acolher, explorar e fazer constar da política de transporte aéreo, o **"greening"** do sector, desenvolvendo as tecnologias aptas a **reduzir o impacto ambiental** da aviação - redução da quantidade de dióxido de carbono (CO²) emitido pelo transporte aéreo.

A investigação, estudos e iniciativas deverão incidir em **novas tecnologias, combustíveis alternativos, novas aeronaves/motores e configurações, eficiência aerodinâmica** melhorada, operações aeroportuárias e gestão do tráfego aéreo que minimizem o impacto ambiental dos sistemas de transporte aéreo.



A atenção e contributo para o *Single European Sky*, para as EU *Emissions Trading Scheme* (ETS), bem como para os **biocombustíveis** na aviação, devem constar no quadro das principais preocupações nacionais.

A solução nacional para o sector passará necessariamente pelo mesmo: **unir esforços, sermos mais criativos e inovadores** não nos resignando fatalmente a um futuro regulamentar que nos seja imposto e relativamente ao qual vejamos a aviação nacional e a posição geográfica portuguesa ser menosprezada.

A aposta no sector aeronáutico, o aproveitamento da capacidade operacional nacional e a optimização do cluster existente, revelam-se factores essenciais para a dinamização da aviação portuguesa em todas as suas valências.

Se nós, os players, queremos ser vistos como agentes dinamizadores da economia do sector aéreo, temos que reivindicar aquilo que pretendemos que mude de facto, exortando o *Know How* nacional e afirmando a nossa posição enquanto padrão de segurança no seio transporte aéreo. É pelo condicionalismo especialmente penoso, mas também pelo empenho que todos colocamos na profissão que apelamos para o reconhecimento e valorização da aviação nacional ao serviço da qual estamos certos ombrearemos os feitos que há séculos nos levaram pelo mundo na rota das descobertas.

APTTA

Administração

16. Março de 2012

Rua das Sesmarias, 3 T: +351 219 240 639
Quinta da Beloura, Sala 801 F: +351 219 240 639
2710-692 Sintra | Portugal E: geral@apta.net

APTTA - Associação Portuguesa de Transporte e Trabalho Aéreo | NIPC 503 140 740