

## AVIAÇÃO COMERCIAL - A UNIÃO EUROPEIA, O SUDESTE ASIÁTICO E OS HUB'S ESTRATÉGICOS

«As companhias de aviação, "legacy carriers", registadas em países da União Europeia, são alvo de sérias preocupações face ao desvio de tráfego aéreo de longa distância, (o único tráfego verdadeiramente rentável), por parte das companhias de aviação, sediadas no Médio Oriente. Põe-se então a questão de saber se as companhias de aviação registadas em países do Médio Oriente, nos aeroportos de Abu Dhabi, Doha ou Dubai, poderão constituir uma ameaça à aviação comercial da União Europeia. A simples observação é clara: um número considerável de passageiros passou a ser transportado por essas companhias e transita via aeroportos no Médio Oriente, (Hub's estratégicos), para/do Subcontinente Indostânico, o Sudeste Asiático, China ou mesmo a Austrália. O tráfego da própria China, com interesses crescentes no continente africano, um tráfego, (passageiros e carga), tradicionalmente controlado pelas companhias europeias, passou a utilizar rotas através do Médio Oriente, a fim de encurtar as suas viagens, com eventuais benefícios económicos. A estratégia das companhias do Médio Oriente tem vindo a evoluir no sentido de se tornarem empresas globais, integradas em Alianças ou independentes, o que lhes permite um rápido poder de decisão. Apresentam a seu favor fácil financiamento, na aquisição de frotas a juros muito baixos, devido à dimensão das encomendas e do seu "rating bancário". As companhias de aviação, porém, não podem operar sem a existência prévia de acordos intergovernamentais, ASA (Air Service Agreement). A opção "Open Skies", ou "Céu Aberto" bilaterais ou multilaterais ainda que com um mínimo de restrições imposto às companhias de aviação, são bem mais liberais do que que não existe a cláusula de reciprocidade nas negociações entre Estados. Em 2004, a UE passou a representar os vários membros, numa política de integração interna e expansão externa, ao estabelecer acordos horizontais com terceiros países, ou "bloco-a-bloco" entre regiões político-económicas. Assim, o "critério das nacionalidades" deixou de vigorar, pois os Estados Membros da UE ficaram interditos de poderem firmar acordos internacionais, num ato isolado, [Regulamento \(CE\) 847/2004](#). Face à presente ameaça que os aeroportos do Médio Oriente representam, a UE considerou como forma de estancar a sangria económica com tendência de progressão, tentar formular um acordo "Open Skies", "bloco-a-bloco", com os países que formam a ASEAN, (Associação das Nações do Sudeste Asiático). Uma Declaração Conjunta formulada entre a ASEAN e a UE, em Singapura, (2014), estabelece um acordo "Open Skies" em aviação comercial, entre os dois mercados, dotados de uma população de 1,1 biliões de habitantes, não sendo as estruturas entre ambos nada semelhantes. Os acordos "Open Skies" dariam a possibilidade às transportadoras aéreas da UE de poderem contar com pontos intermediários no tráfego para Austrália e Nova Zelândia, para além do Pacífico. A UE, em Maio de 2015, produziu um Comunicado anunciando: "A UE-ASEAN pretende ser colocada num patamar mais elevado nesta parceria estratégica". Salientamos que a UE é o "2.º maior parceiro comercial com 238 biliões em mercadorias e serviços", e o mais importante parceiro no desenvolvimento da ASEAN. A UE fornece assistência técnica e desenvolvimento institucional da ASEAN para alcançar um "seguro e sustentável mercado único de aviação". A concretização dum projeto alternativo à passagem do tráfego pelo Médio Oriente, deveria poder contar com a ASEAN, se bem que não se apresente tarefa nada fácil de concretização no seu todo, apesar dos intentos da UE, correspondidos por alguns Estados no Sudeste Asiático. A Comissão Europeia funciona como órgão centralizador, de onde têm lugar atos de cooperação ou eventual integração, de acordo com as conveniências de cada Estado, situação sem paralelo institucional na ASEAN. A iniciativa pretende elaborar um acordo faseado entre blocos, tendo em consideração a duplicação de tráfego nos últimos 15 anos, em que uma

parte crescente tem sido capturada pela companhia nacional da Turquia e pelas companhias registadas no Médio Oriente. Será fácil concluir que a ASEAN ainda não está preparada para aceitar um Mercado Único de Aviação (ASAM). A melhor estratégia neste projeto que se propõe atingir a liberalização terá de ser efetivada através de múltiplos acordos multilaterais. Os países que constituem esta associação político-económica, apresentam uma grande assimetria entre Estados, situados em diferentes planos do desenvolvimento económico, histórico, social e cultural. A propriedade e controlo das companhias de aviação na ASEAN, apesar de teoricamente ser viável a formação de um transportador comunitário, com participação de ações provenientes dos Estados da ASEAN, até hoje, ainda não se materializou. Num efetivo acordo "Open Skies" com a UE, apenas 4 dos 10 países estariam imediatamente preparados para o efetivarem, Singapura, Malásia, Tailândia e Vietname. Para os outros 4, a frequência dos voos diretos de/para a Europa, sem paragens, seriam limitados, e finalmente, os arquipélagos da Indonésia e Filipinas apresentam sérias dificuldades na aceitação do projeto "Open Skies," com a UE. A UE é formada por uma grande continuidade geográfica, plenamente estruturada, respondendo económica e politicamente a uma só voz, sobretudo no referente à aviação comercial, que em certa medida já alcançou graus de integração. Em alguns Estados da ASEAN, existe uma grande insularidade, (Filipinas e Indonésia), que em nada ajuda uma maior integração. A grande concorrência à aviação comercial é feita a partir de linhas regulares de "ferryboats". **Estes problemas são relevantes se considerarmos que a aviação em 2014, na UE, representou 12 milhões de postos de trabalho e contribuiu para o PIB com 860 mil milhões de dólares, gerando um lucro de 2,8 mil milhões de dólares por ano (IATA)** Luis Silva Marques - Investigador do DAT (Departamento Aeronáutico e Transportes), Universidade Lusófona»

Luis Silva Marques, artigo publicado na página de internet "[Público](#)"  
(26 Dezembro 2015)