

## AEROPORTOS DA EUROPA 2030 DESAFIOS A ENFRENTAR

Bruxelas, 1 de Dezembro de 2011 Os aeroportos são importantes. Perto de 800 milhões de passageiros utilizaram os aeroportos da UE em 2010: um terço do mercado mundial, quase o triplo do que era no início dos anos 90, quando o tráfego aéreo foi liberalizado. A aviação é um dos sectores mais competitivos da Europa. Os aeroportos são uma componente fundamental do nosso sistema de aviação e adquirem uma importância crescente na nossa economia. A Europa, por motivos históricos e geográficos, ganhou-se a uma posição estratégica como «grande plataforma» da aviação para todo o mundo. No entanto, a concorrência está a aumentar. Metade do novo tráfego mundial suplementar que vai surgir nos próximos 20 anos terá como origem e/ou destino a região Ásia-Pacífico. Nos próximos cinco anos, o crescimento do transporte aéreo será impulsionado, essencialmente, por regiões como a Ásia-Pacífico, o Médio Oriente e a América Latina. Num contexto de intensa concorrência mundial, os aeroportos europeus têm pela frente dois grandes desafios: a capacidade e a qualidade. Os aeroportos da Europa defrontam-se com uma crise de escassez de capacidade. O tráfego aéreo na Europa vai quase duplicar até 2030. No entanto, a Europa não vai estar em condições de satisfazer grande parte desta procura, devido à falta de capacidade dos aeroportos. Cinco grandes plataformas aeroportuárias europeias atingiram já a saturação, funcionando no limite da sua capacidade: Düsseldorf, Frankfurt, Londres Gatwick, Londres Heathrow e Milão Linate (Eurocontrol). A manterem-se as tendências actuais, 19 aeroportos europeus de grande importância atingirão a saturação até 2030, nomeadamente Paris CDG, Varsóvia, Atenas, Viena e Barcelona. O conseqüente congestionamento pode originar atrasos que afectarão 50% dos voos de passageiros e de carga. A capacidade dos aeroportos deve ser optimizada. Além disso, as restrições de ruído devem ser proporcionais ao problema de ruído identificado. Há que melhorar a qualidade e a eficiência dos serviços nos aeroportos. 70% dos atrasos dos voos são já causados por problemas associados à rotação das aeronaves nos aeroportos (atrasos causados pelas transportadoras aéreas ou pelas empresas que lhes prestam assistência em escala, pelos aeroportos ou por outras entidades envolvidas no processo de rotação) 2. A qualidade global dos serviços de assistência em escala também não acompanhou a evolução das necessidades, especialmente em termos de fiabilidade, resiliência e segurança. As perturbações ocorridas revelaram a necessidade de melhorar a coordenação das operações em terra nos aeroportos europeus e em toda a rede (efeitos em cadeia), para assegurar a continuidade das operações aeroportuárias. **Faixas horárias** O que é uma faixa horária aeroportuária? Uma faixa horária aeroportuária é uma autorização de utilização de pistas e terminais para efectuar um voo com origem ou destino num aeroporto congestionado, numa data específica e a uma hora específica. As faixas horárias são um instrumento de planeamento utilizado para racionar a capacidade nos aeroportos em que a procura de transporte aéreo excede a capacidade disponível das pistas e dos terminais. As faixas horárias aeroportuárias são muito importantes, em especial para as transportadoras aéreas, dado que lhes permitem voar de e para alguns dos aeroportos mais movimentados e congestionados da Europa. Quais são as regras em vigor? Segundo as regras em vigor, as faixas horárias são atribuídas às transportadoras aéreas no âmbito de um sistema administrativo criado ao abrigo de um regulamento da CE de 1993. São atribuídas faixas horárias para as estações de Verão e de Inverno (a estação de Verão vai do final de Março ao final de Outubro). Um conjunto mínimo de cinco faixas horárias atribuídas para a mesma hora, no mesmo dia da semana, durante uma estação, constitui uma série de faixas horárias. Segundo as regras de 1993, caso utilizem 80% do tempo de uma série de faixas horárias, as transportadoras aéreas podem mantê-la na estação seguinte (cláusula de anterioridade). Caso contrário, essa série regressa à reserva. Se a utilização de uma faixa cair abaixo dos 80% numa estação, a transportadora tem de a devolver à reserva, para ser

redistribuída. O sistema de reserva é também utilizado para atribuir novas capacidades. As faixas existentes na reserva são atribuídas por um coordenador independente. 50% das faixas horárias da reserva são atribuídas a novas transportadoras. 50% são atribuídas a outras transportadoras segundo a ordem de entrada dos pedidos. Existem actualmente 89 aeroportos europeus com um grau de congestionamento tal que têm de recorrer a um sistema de faixas horárias. Na prática, só o Reino Unido criou um sistema de comércio secundário das faixas horárias. Qual é o problema? O actual sistema administrativo de atribuição de faixas horárias é ineficiente. A cláusula de anterioridade não é suficientemente eficaz, pois permite que haja capacidade não utilizada. De um modo mais geral, não existem incentivos de mercado que levem as transportadoras a vender faixas horárias subutilizadas a outras transportadoras que possam utilizar melhor essa capacidade. O sistema cria obstáculos à concorrência e à possibilidade de escolha dos passageiros: por exemplo, não é associado a cada faixa horária um valor financeiro concreto que possa servir de incentivo à sua transacção comercial com outra transportadora. O sistema dificulta a mobilidade das faixas horárias, factor importante para o dinamismo do mercado da aviação. Além disso, desde que o regulamento foi concebido em 1993, o tráfego aéreo aumentou acentuadamente, tal como o número de aeroportos, que se defrontam com capacidades limitadas, e esta situação continuará a agravar-se se nada for feito. Em muitos aeroportos congestionados, as transportadoras aéreas sentem já dificuldades para entrar no mercado ou mesmo para realizar operações adicionais, dado que as que beneficiam de faixas horárias fazem todo o possível para as manter, de estação para estação. Muitas vezes, só estão disponíveis na reserva faixas horárias para horários menos atraentes (por exemplo, a meio da tarde ou à noite, períodos menos desejados pelos passageiros). Se nada for feito, a situação agravar-se-á seriamente: muito provavelmente, até 2030, 19 aeroportos da Europa estarão a funcionar no limite da sua capacidade, o que originará atrasos em 50% dos voos. As novas propostas O Regulamento Faixas Horárias revisto estabelece medidas fundamentais, designadamente: Comércio secundário de faixas horárias: a nova proposta permite o comércio de faixas horárias entre transportadoras aéreas em toda a UE. O regulamento de 1993 não previa o comércio secundário de faixas horárias entre as transportadoras, mas também não o proibia explicitamente. Com o tempo, a situação evoluiu e foi-se criando uma miscelânea de práticas diversas em toda a UE. Por exemplo, o comércio secundário existe no Reino Unido, mas é proibido em Espanha. Estabelecer condições claras para o comércio transparente de faixas horárias, de modo a que todos os concorrentes no mercado possam saber o que pode ser comprado e vendido. O regulamento estabelece claramente um regime coerente que assegura o comércio transparente de faixas horárias. Esse comércio será fiscalizado pelas autoridades nacionais. Aumentar o limiar de utilização das faixas horárias de 80% para 85% e a extensão das séries de faixas horárias de 5 para 10 na estação de Inverno e para 15 na estação de Verão; impor uma maior disciplina às transportadoras aéreas, tornando mais estritas as regras que obrigam as transportadoras aéreas a demonstrar que utilizaram suficientemente as suas faixas horárias durante a estação (regra «usar ou perder o direito»). O objectivo é assegurar que as transportadoras que desejem manter as faixas horárias para a estação seguinte utilizam essa capacidade. Calcula-se que, com as alterações propostas, o sistema possa servir mais 24 milhões de passageiros por ano. Essas alterações poderão gerar benefícios de 5000 milhões de euros para a economia europeia e criar 62 000 postos de trabalho durante o período 2012-2025.

**Assistência em escala** O que é a assistência em escala? A assistência em escala abrange uma grande variedade de serviços prestados às transportadoras aéreas nos aeroportos e que servem de apoio ao funcionamento dos serviços aéreos. Inclui não só serviços altamente técnicos, como os de manutenção, de assistência a combustível e óleo e de assistência a carga,

mas também serviços essenciais para a segurança e o conforto dos passageiros, como o registo (check-in), o fornecimento de refeições, a assistência a bagagem e os transportes de superfície no aeroporto. Os serviços de assistência em escala são uma componente essencial do sistema de aviação. Receitas da assistência em escala: 50 mil milhões de euros em todo o mundo; Postos de trabalho: pelo menos 60 000 na Europa; Custos associados aos serviços de assistência em escala às transportadoras aéreas: 5 a 12% dos custos de exploração. As regras em vigor Uma directiva de 1996 relativa à assistência em escala (Directiva 96/67/CE) introduziu a concorrência nos diversos serviços de assistência em escala nos aeroportos a empresas não ligadas ao aeroporto ou à transportadora nacional. A Directiva 96/67/CE, adoptada em 1996, determinou a abertura total à concorrência da maioria dos serviços de assistência em escala. A directiva trouxe muitas vantagens, designadamente um maior número de prestadores e novos prestadores, bem como a melhoria da qualidade, na opinião das transportadoras aéreas que recorrem a esses serviços, e, em simultâneo, uma diminuição dos preços. No entanto, foi dada aos Estados-Membros a possibilidade de limitarem a concorrência a um número de prestadores não inferior a dois em quatro categorias importantes que envolvem a própria aeronave (serviços reservados): assistência a bagagem, assistência a operações na placa, assistência a combustível e óleo e assistência a carga/correio. Devido a essas disposições, o grau de concorrência nesses serviços reservados e os regimes de acesso são hoje muito variáveis de Estado-Membro para Estado-Membro. Na prática, só existe livre concorrência nos serviços reservados essenciais num número reduzido de países, nomeadamente o Reino Unido, os países nórdicos, os Países Baixos e a Polónia. Outros, como a Espanha, a Alemanha, a Áustria, a Bélgica e Portugal, optaram por limitar a concorrência nos serviços reservados ao mínimo de dois prestadores de serviços. Qual é o problema? 70% dos atrasos dos voos são causados por problemas em terra, nos aeroportos, e não no ar. Uma vasta consulta das partes interessadas (realizada entre o final de 2009 e o início de 2010) mostra que é necessário melhorar os serviços de assistência em escala para resolver problemas persistentes de eficiência e qualidade (fiabilidade, resiliência, segurança e ambiente). Entretanto, a Europa está a reformular o seu sistema de controlo do tráfego aéreo (propostas relativas ao céu único), a fim de melhorar o desempenho da gestão do tráfego aéreo. Não podemos resolver os problemas dos atrasos e do congestionamento se não melhorarmos, em terra, o desempenho dos aeroportos. As novas propostas As novas propostas relativas à assistência em escala incluem medidas essenciais para: Assegurar que as transportadoras aéreas disporão de uma maior possibilidade de escolha de soluções de assistência em escala nos aeroportos da UE. As propostas determinam a plena abertura do mercado da auto-assistência para as transportadoras aéreas. Ao mesmo tempo, aumentam o número mínimo de prestadores de serviços (serviços reservados) de dois para três nos grandes aeroportos. Oferecer aos aeroportos maior controlo da coordenação dos serviços de assistência em escala. As propostas atribuem à entidade gestora do aeroporto o novo papel de coordenador dos serviços em terra (nomeadamente através do estabelecimento de normas mínimas de qualidade). Isto significa que os aeroportos são encarregados de coordenar devidamente a assistência em escala e, mais importante ainda, dispõem de instrumentos para estabelecer normas mínimas de qualidade a respeitar por todos os prestadores de assistência em escala. Por outro lado, as propostas vêm clarificar as regras da subcontratação. As propostas clarificam o quadro jurídico para a formação e a transferência de pessoal. A assistência em escala é um sector muito trabalho-intensivo (o pessoal representa 65 a 80% dos custos). Qualidade elevada e pessoal com formação adequada são elementos essenciais para manter a segurança dos serviços de assistência em escala e garantir serviços de qualidade. Nesse sentido, as novas propostas incluem disposições destinadas a reforçar as condições de formação e a estabilidade de emprego do pessoal, nomeadamente: a criação da possibilidade de os Estados-Membros exigirem às empresas que obtêm contratos de assistência em escala em mercados reservados que transfiram para si o pessoal do anterior contratante, mantendo

plenamente as condições em vigor. a instituição de uma formação mínima obrigatória para o pessoal. Além disso, as propostas: Reforçam o mercado da assistência em escala, através do reconhecimento mútuo das autorizações nacionais concedidas pelos Estados-Membros aos prestadores de assistência em escala. Por outras palavras, uma autorização concedida num Estado-Membro confere ao prestador o direito de oferecer serviços noutro Estado-Membro. O «reconhecimento mútuo» é um mecanismo normal utilizado no mercado único europeu para eliminar os obstáculos à prestação de serviços transfronteiras. Introduzem maior transparência nos encargos impostos às transportadoras (e seus prestadores) pela utilização das «infra-estruturas centralizadas» dos aeroportos (por exemplo, as taxas que o aeroporto cobra pela utilização dos sistemas de tratamento de bagagem) e nas condições em que próprios aeroportos podem prestar serviços de assistência em escala. O objectivo é criar condições de concorrência mais equitativas, para que os prestadores de assistência independentes possam concorrer mais eficazmente.

**Ruído** O sistema em vigor Os Estados-Membros estabeleceram restrições de operação relativas ao ruído na maioria dos grandes aeroportos europeus. Essas restrições protegem as pessoas que vivem próximo dos aeroportos contra os efeitos do ruído das aeronaves e inscrevem-se numa estratégia mais vasta de redução do ruído, que tem quatro elementos principais, a saber: redução na fonte (aviões menos ruidosos), ordenamento e gestão do território, procedimentos operacionais de redução do ruído (por exemplo, evitar o sobrevoo de uma determinada zona) e restrições de operação (por exemplo, proibição de voos nocturnos). Como estas medidas podem reduzir a capacidade disponível nos aeroportos e ter impacto em transportadoras aéreas de países não-membros da UE, o processo de tomada de decisões deve respeitar os princípios internacionais respeitantes à gestão do ruído (a abordagem equilibrada, estabelecida pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO)).

As regras em vigor Nos termos da Directiva 2002/30, os Estados-Membros são obrigados a garantir que as decisões em matéria de restrições de operação relacionadas com o ruído resultam de uma cuidadosa ponderação da necessidade de protecção contra o ruído de quem reside próximo de um aeroporto face ao eventual impacto dessas restrições no tráfego aéreo. O processo a seguir, que poderá incluir avaliações do ruído, deve avaliar correctamente a proporcionalidade, a relação benefício-custo e a transparência das restrições de operação relacionadas com o ruído. Qual é o problema? No entanto, persistem ainda muitas incoerências quanto ao modo de pôr em prática essas restrições na Europa. Em alguns casos, as restrições de ruído podem não ser compatíveis com as condições operacionais mais seguras para a realização de voos para um aeroporto. Podem ter um impacto excessivo na capacidade de um aeroporto e produzir efeitos em cadeia noutros aeroportos. As restrições de ruído podem também ter outras incidências ambientais, nomeadamente através do aumento do tempo de voo em circuito de espera antes da aterragem. As restrições de ruído podem ainda incentivar um maior desenvolvimento urbanístico nas imediações do aeroporto, que deveria ser evitado para reduzir o impacto do ruído das operações aeroportuárias. Por último, numa perspectiva processual, há, muitas vezes, a tendência para «gravar na pedra» as restrições de ruído, não as sujeitando a revisão, pelo que não é fácil aplicar novas técnicas operacionais, soluções tecnológicas ou tecnologias de aeronaves. As novas propostas As propostas visam melhorar os procedimentos utilizados para estabelecer restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da UE, a fim de aumentar a clareza e a transparência e melhor seguir a «abordagem equilibrada». Criar-se-á, assim, uma abordagem europeia comum para o estabelecimento das restrições. O objectivo é melhorar o modo de pôr em prática as restrições, não pondo em causa a necessidade legítima de proteger os residentes contra o excesso de ruído nos aeroportos. Tornam mais fácil, para as autoridades aeroportuárias, retirar gradualmente de serviço as aeronaves mais ruidosas, que podem produzir um volume desproporcionado de ruído, o que implica rever a definição, já desactualizada, de aeronaves marginalmente conformes, para ter em conta o progresso tecnológico. Atribuem à Comissão funções de fiscalização ex ante de novas medidas relativas ao ruído, a fim de garantir uma abordagem coerente em toda a Europa. As propostas não incidem no estabelecimento de metas para o ruído, mas sim nos procedimentos que antecedem as

decisões. O objectivo é assegurar que as restrições de ruído sejam justificadas de modo transparente, se baseiem em dados objectivos e sigam a abordagem equilibrada aprovada pelo organismo da ONU competente a nível internacional (ICAO). No entanto, trata-se apenas de um direito de fiscalização da Comissão e não de um direito de substituição da decisão de um Estado-Membro. Incluem acções práticas de apoio à execução das medidas, nomeadamente: a clarificação das ligações entre as medidas relativas ao ruído e a gestão do aeroporto, e a melhoria da cartografia do ruído e do apoio administrativo, com vista a uma utilização eficiente do espaço aéreo europeu. As propostas devem permitir que os aeroportos «dissociem» crescimento do tráfego aéreo e nível do ruído imposto aos residentes locais, permitindo melhorar a protecção contra o ruído e, ao mesmo tempo, preservar o crescimento e a sua contribuição para a economia.