



Indicadores da Competitividade Regulamentar do Transporte Aéreo em Portugal



RESUMO

O transporte aéreo é um elemento-chave da atividade económica em Portugal, apoiando 322 mil postos de trabalho e contribuindo com 12,3 mil milhões de euros para a economia portuguesa, o que equivale a 6,6% do PIB português.

Portugal tem o 11.º mais elevado nível de conectividade aérea na Europa e que a sua conectividade cresceu 81% entre 2013 e 2018 (medida pelo Índice de Conectividade da IATA). 26 milhões de passageiros embarcaram nos aeroportos Portugueses em 2017.

Para facilitar o crescimento contínuo da aviação e maximizar o valor do transporte aéreo, Portugal deve:

1. Abordar as severas e urgentes restrições de capacidade da infraestrutura na região de Lisboa, melhorando a eficiência operacional e a capacidade no aeroporto Humberto Delgado, e convertendo a base aérea do Montijo para uso civil.
2. Proteger os passageiros e as companhias aéreas de encargos excessivos que possam derivar de monopólios naturais como a gestão aeroportuária ou a prestação de serviços de tráfego aéreo, assegurando uma estrutura de custos transparente e um processo de consulta adequado; e
3. Implementar uma estratégia de aviação nacional com as autoridades governamentais, reguladores, prestadores de serviços de navegação aérea, aeroportos e companhias aéreas, entidades militares e comunidades locais, para criar rotas e frequências adicionais, bem como promover custos mais baixos para todos.

SOBRE A COMPETITIVIDADE REGULAMENTAR DO TRANSPORTE AÉREO

Os Indicadores de Competitividade Regulamentar do Transporte Aéreo (ATRCI) referem-se a um quadro que mede a competitividade regulamentar do transporte aéreo de um país, definida como o conjunto de instituições, de políticas e fatores que determinam os benefícios económicos que a economia pode obter da aviação.

Foram identificados cinco indicadores-chave da facilidade de fazer negócios, que contribuem para a competitividade regulamentar de um país. Estes cinco pilares determinantes que constituem os ATRCI e para os quais foram realizadas as avaliações baseadas no desempenho, são:

Facilitação de Passageiros (requisitos de visto, acordos de céu aberto, informação sobre passageiros e processos de controlo de fronteiras). Tais medidas apoiam amais fácil circulação de pessoas em todo o mundo e contribuem para o desenvolvimento e crescimento económico. Regulação que permita a circulação mais fácil e segura de pessoas e aeronaves é, portanto, essencial para revelar os benefícios económicos da aviação.

Facilitação de Carga (facilitação de comércio e frete eletrónico). Estas medidas reforçam a experiência dos expedidores, permitindo a circulação transfronteiriça de mercadorias sem disrupções.

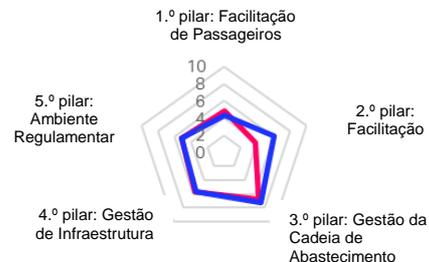
Competitividade da Cadeia de Abastecimento (taxas e impostos sobre aeroportos e passageiros, processo de tarifação de aeroportos e tráfego aéreo, gestão de fornecimento de combustível, eficiência da mão de obra). O abastecimento competitivo, transparente e fiável de serviços às companhias aéreas cria um ambiente no qual a procura pelos passageiros pode ser estimulada através de tarifas mais acessíveis. Regras efetivas e claras criam um ambiente estável e impulsiona o crescimento económico.

Infraestrutura (Pista, disponibilidade de terminais e de horários). O transporte aéreo depende em grande parte da infraestrutura disponível e da sua eficiente utilização. Sem a capacidade suficiente, as companhias aéreas não podem entrar no mercado, melhorar a conectividade aérea do país nem criar conexões perfeitas e tempos curtos de viagem. O desenvolvimento e a gestão efetiva da infraestrutura atuam como um facilitador do crescimento económico, revelando os benefícios criados pela aviação.

Ambiente Regulamentar (quadro regulamentar, quadro legal, implementação regulamentar). Sem regulação estável, clara e transparente, as companhias aéreas não podem operar de forma eficaz e oferecer tarifas de transporte aéreo competitivas. Um melhor ambiente regulatório e uma política de aviação abrangente são os principais motores da mudança económica positiva.

VISÃO GERAL DO DESEMPENHO

Componente de índice	Indicadores	Média regional ¹
Índice de Competitividade Regulamentar do Transporte Aéreo ²	5,5	5,8
1.º pilar: Facilitação de Passageiros	4,8	4,4
2.º pilar: Facilitação de Carga	3,8	6,1
3.º pilar: Gestão da Cadeia de Abastecimento	6,7	7,2
4.º pilar: Gestão de Infraestrutura	5,7	5,6
5.º pilar: Ambiente Regulamentar	5,1	5,1



Portugal apresenta boa classificação na gestão de infraestrutura (4.º pilar), o que reflete o investimento nos aeroportos durante a década de 2000, bem como o alinhamento da coordenação de horários dos aeroportos com as World Slots Guidelines (WSG). No entanto, as restrições operacionais revelam que Portugal não está em a fazer o melhor uso da sua capacidade aeroportuária, causando problemas recentes de desempenho e potencialmente criando um problema maior para o futuro. Enquanto Portugal apresenta pontuações mais elevadas em Competitividade na Cadeia de Abastecimento (3.º pilar), os pares regionais também aqui apresentam boa classificação. Os encargos sobre aeroportos e passageiros representam um travão à competitividade e aumentam significativamente o custo do transporte aéreo com destino, origem e dentro de Portugal.

Portugal apresenta ainda má classificação na aplicação dos princípios de Regulação Mais Inteligente (5.º pilar). A consulta transparente e efetiva às partes interessadas, bem como a avaliação de impacto apoia o alcance dos objetivos das políticas setoriais dentro de um ambiente regulamentar competitivo, permitindo o crescimento de negócios.

Igualmente, na facilitação de passageiros (1.º pilar), Portugal apresenta má classificação. Embora os regimes de vistos sejam relativamente abertos, não foram consistente ou eficazmente adotadas soluções inovadoras, sendo baixo o desempenho na implementação do Controlo Automatizado de Fronteiras e Informações Avançadas de Passageiros. Visto que a fronteira é o primeiro ponto de contacto para um visitante, estes fatores são importantes para criar as primeiras impressões.

Finalmente, a facilitação de carga representa o ponto mais fraco da competitividade de Portugal, que deve aumentar a eficiência de processos alfandegários e fronteiriços para o transporte aéreo. A pontuação para a facilitação de fretes eletrónicos indica que há um trabalho significativo a ser realizado de forma a que os expedidores de carga com origem/destino em Portugal beneficiem da implementação completa de processos de carga eletrónica.

¹ A média regional consiste em pontuações para 17 países europeus: AT, BE, DN, DE, ES, FI, FR, GR, IT, NL, NO, PL, PT, RO, SE, CH, UK.

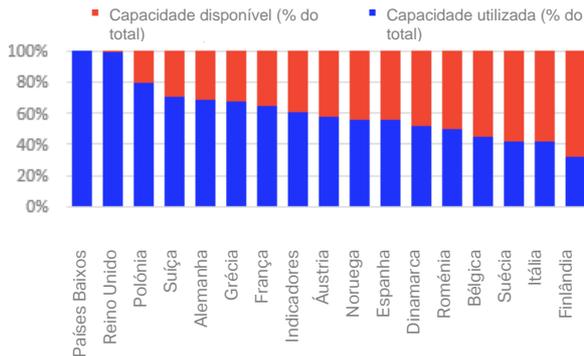
² Os valores para o ATRCI variam de 0 (pior) a 10 (melhor). O índice consiste em 5 pilares e 17 indicadores e 26 sub-indicadores que são combinados

usando uma média simples (os subindicadores são somados para criar um valor único para o indicador). Estes valores agregados formam uma pontuação de índice para o país.

PRINCIPAIS DESAFIOS DA COMPETITIVIDADE REGULAMENTAR DO TRANSPORTE AÉREO EM PORTUGAL

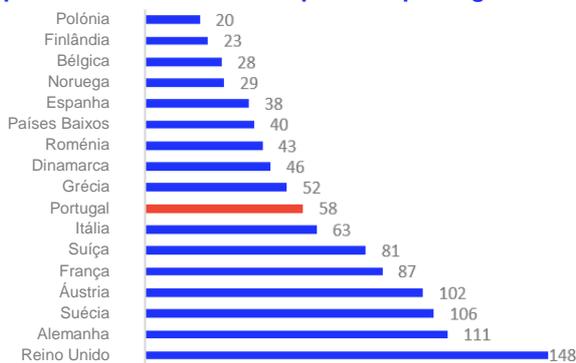
A aviação traz benefícios substanciais à economia portuguesa. No entanto, ainda há barreiras substanciais ao crescimento da conectividade aérea, o que revelaria o potencial económico do país. A página seguinte apresenta uma visão geral dos principais desafios da competitividade reguladora do transporte aéreo em Portugal.

Gráfico 1. Baixa capacidade de infraestrutura da pista³



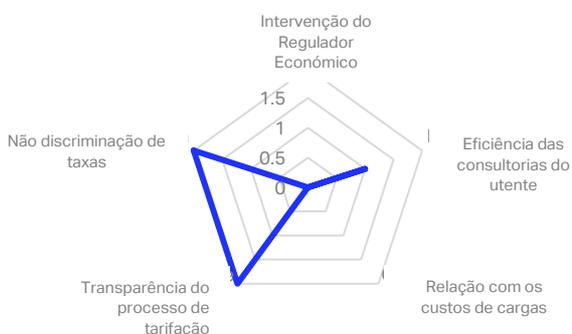
Fonte: IATA 2018

Gráfico 2. Classificação dos países com base nos impostos e taxas sobre aeroportos e passageiros



Fonte: IATA, ACIC, TTBS, IMF 2018
A classificação varia de 1 a 148 (taxas mais baixas a mais elevadas)

Gráfico 3. Processo de tarifação aeroportuária (máximo = 2)⁴



A principal plataforma aeroportuária de Lisboa Humberto Delgado enfrenta problemas de congestionamento, provocando atrasos em mais de 60 % dos embarques em 2017, representando um atraso médio de 17 minutos por embarque. Além disso, Portugal tem enfrentado sérios problemas com a capacidade de pista congestionada (Gráfico 1). O aeroporto mais afetado é o Aeroporto de Lisboa, com as suas duas pistas de cruzamento 17/35. O encerramento da pista 17/35 levará, de facto, a um aumento do rendimento e a uma redução nos atrasos. Conforme decidido pelo governo no início de 2019, deverá ser concluído o encerramento da pista 17/35.

Os custos nos aeroportos portugueses são relativamente elevados (Gráfico 2). As elevadas taxas são refletidas nos custos das viagens e reduzem a acessibilidade dos transportes aéreos. Além disso, o impacto sobre outras indústrias que dependem da aviação, tais como o turismo, faz com que Portugal se torne um destino menos atrativo. Portugal deve redobrar os seus esforços para diminuir o nível de taxas ou, pelo menos, mantê-las estáveis e com boa relação custo-eficácia.

Portugal também tem espaço significativo para melhorias em termos de supervisão regulamentar dos principais fornecedores de companhias aéreas. Embora haja poder regulador setorial independente em vigor, os seus poderes são limitados pelo contrato de concessão que específica como as taxas devem ser definidas (Gráfico 3). Dado o elevado nível de taxas, a importância de um regulador económico independente com efetiva influência na fixação e implementação das taxas aeroportuárias torna-se mais premente. O processo de consulta para a fixação das taxas aeroportuária e de navegação aérea deve também ser melhorado, incluindo uma maior transparência do processo de tarifação.

³ A principal plataforma de cada país: AMS, ARN, ATH, BRU, CDG, CPH, FCO, FRA, HEL, LHR, LIS, MAD, OSL, OTP, VIE, WAW, ZRH

⁴ Os valores para os sub-indicadores (escala de 0 a 2) são somados e transformados numa escala de 0 a 10 para criar um único valor para o Indicador do Processo de Tarifação Aeroportuária.

DAS MEDIDAS DE DESEMPENHO A RECOMENDAÇÕES

A estratégia de aviação de Portugal tem como objetivo aumentar a conectividade do transporte aéreo. É importante criar um ambiente onde os negócios possam florescer e sejam criados novos negócios. Portugal deve, portanto, centrar-se:

1. Na capacidade aeroportuária na Zona da Região de Lisboa

Melhorar a capacidade aeroportuária na Zona da Região de Lisboa, maximizando a eficiência no Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, e lançando a conversão da Base Aérea de Montijo para uso civil, no âmbito de processos transparentes e inclusivos com todas as partes interessadas. Esta consultoria deve resultar em instalações que respondam apenas às necessidades urgentes de capacidade, mas que sejam flexíveis para as necessidades futuras e tenham boa relação custo-eficácia para o desenvolvimento e operação.

2. Nas taxas e impostos sobre aeroportos e passageiros

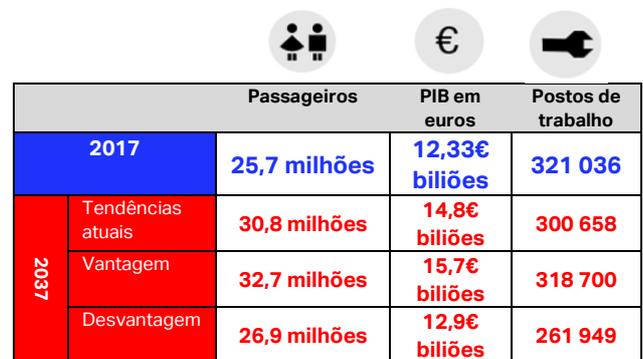
Proteja continuamente os interesses dos utentes finais, principalmente em relação às atividades económicas que são monopólios naturais, tais como a gestão aeroportuária e prestação de serviços de tráfego aéreo, assegurando taxas baseadas nos custos e na boa relação custo-eficácia e processo de consultoria transparente e significativo.

3. Na estratégia nacional de aviação

Implemente uma estratégia nacional de aviação envolvendo múltiplas partes interessadas por forma a fornecer melhorias económicas, mais opções, maior frequência de voos e custos mais baixos para todos.

Em 2017, 25,7 milhões de passageiros embarcaram nos aeroportos de Portugal. A conectividade aérea robusta é um facilitador da atividade económica em Portugal, criando cerca de 321 000 postos de trabalho e apoiando quase 12,3 mil milhões de euros para a economia em 2016 (ATAG, 2018). Nos próximos 20 anos, o número de passageiros que embarcam em Portugal irá aumentar em 20 % (Oxford Economics, 2017). Contudo, se Portugal for capaz de implementar as políticas indicadas no presente relatório, há uma potencial vantagem em aumentar substancialmente este valor e, em última análise, proporcionar benefícios económicos amplos através do aumento do número de postos de trabalho e da contribuição para o PIB.

Gráfico 4. Previsão para o tráfego de passageiros, o crescimento do PIB e dos postos de trabalho*



		Passageiros	PIB em euros	Postos de trabalho
2017		25,7 milhões	12,33€ bilhões	321 036
2037	Tendências atuais	30,8 milhões	14,8€ bilhões	300 658
	Vantagem	32,7 milhões	15,7€ bilhões	318 700
	Desvantagem	26,9 milhões	12,9€ bilhões	261 949

* Os passageiros são contados como embarques, incluindo conexões. As previsões de passageiros baseiam-se na previsão de passageiros de 20 anos da IATA (outubro de 2018). Os dados sobre o PIB e os postos de trabalho são da Oxford Economics. As previsões de PIB e postos de trabalho são da IATA Economics.

IATA Economics

De Competitividade Regulamentar do Transporte Aéreo de Portugal Edição de 2019

O objetivo dos ATRCI

O Índice de Competitividade Regulamentar do Transporte Aéreo é um quadro que avalia o ambiente regulamentar entre os países e como os governos facilitam ou inibem o crescimento do setor de transporte aéreo através das suas regulamentações. A ferramenta mede a competitividade regulamentar da aviação de um país e oferece um panorama onde se encontram as lacunas potenciais no que diz respeito ao seguimento das boas práticas internacionais. Apresenta uma orientação que visa criar um ambiente regulamentar mais eficiente para revelar os benefícios económicos criados pela aviação.

Metodologia

Os ATRCI usam dados quantitativos e qualitativos que são normalizados para 0 a 10. Foram recolhidos dados qualitativos com base num quadro objetivo. Respectivamente, dados quantitativos são usados por organizações internacionais e organizações parceiras. Fontes: Eurocontrol, Organização Mundial de Turismo das Nações Unidas, Verisk Maplecroft, Fórum Económico Mundial. Todas as datas se referem a 2018, salvo indicação em contrário.

Estrutura do índice e computação

O índice contém três níveis de valores que são combinados aplicando uma média simples (salvo indicação em contrário). Do nível mais elevado ao mais baixo: Valor do índice, valores do pilar, valores do indicador e valores do subindicador. Ao nível mais baixo (subindicador), os valores são somados para criar um único valor para um indicador. Todos os valores dos indicadores dentro de um pilar são, então, agregados usando uma média aritmética para gerar a pontuação do pilar. Ao nível mais elevado de agregação (valor do índice), a pontuação dos cinco pilares é combinada aplicando uma média simples para criar um único valor para o Índice de Competitividade Regulamentar do Transporte Aéreo para cada país.