

O Futuro do Controle de Tráfego Aéreo

Intervenção no debate: “Soluções para o Sector da Aviação Civil e Aeroportos”

De 15 de Julho de 2009

Camaradas,

Desde há algum tempo a esta parte que palavras como “Céu Único”, “Single sky”, “Céu Aberto” entraram no vocabulário daqueles que como nós desenvolvem a sua actividade profissional no sector da aviação. Para muitos, mesmo do nosso sector, tais palavras não dirão muito, talvez por isso, os menos atentos pensarão que tal questão poderá eventualmente afectar meia-dúzia de controladores aéreos que passarão a estar sujeitos à concorrência doutros profissionais do mesmo ramo, o que terá como consequência, uma melhoria dos serviços uma melhor gestão do espaço aéreo a um custo menor e consequentemente um menor encargo para as Companhias Aéreas, que assim, poderão baixar os seus custos operacionais. Nada de mais errado!

Senão vejamos:

Creio ser importante, antes de mais, fazer uma brevíssima retrospectiva do que tem sido o desenvolvimento e o historial deste sector para, de facto, percebermos melhor o real significado desta orientação, que sob a designação de single sky, é pretendida dar ao sector, bem das suas reais implicações.

Camaradas,

Se olharmos com um pouco de atenção para o Sector da Aviação Civil, começamos por verificar que este Sector é um jovem com apenas 65 anos. Este “jovem”, nascido em 1944 rapidamente se tornou num jovem garboso, cheio de força e de pujança, e como tal, não podia deixar de ser alvo de apetites e namoros e não escapando, evidentemente, aqueles namoros, apenas interessados naquilo que de bom e lucrativo se poderia extrair de tal jovem e atirando para outros namoros tudo o que achavam de menos interesse ou interessante no jovem.

Como não podia deixar de ser o transporte de pessoas e mercadorias desde logo se constituiu como apetitosa área de negócio e como tal a parte mais pretendida e disputada.

Isto, implicou, como é óbvio que a construção e manutenção de aeronaves reforçasse o seu papel constituindo-se e transformando-se na poderosa indústria que hoje conhecemos.

Mas, transportar pessoas e mercadorias, implicava e implica a existência de lugares físicos para tal. Efectivamente, decorreram mais alguns anos antes que os locais físicos onde as aeronaves deixavam e tomavam os seus passageiros (os aeroportos) fossem cobichados por interesses privados, ou seja: - na verdade só o foram quando o essencial dos investimentos nessas estruturas havia sido realizado e a frequência dos mesmos indiciava a possibilidade de grandes lucros com investimentos reduzidos. É claro que nesta fase a cobiça da exploração privada deixou e continua a deixar ao Estado o ónus

da manutenção e exploração dos aeródromos/aeroportos que não sendo ou não tendo hipóteses de ser estruturas lucrativas cumprem, todavia, funções sociais de relevante e primordial importância, como são, no nosso caso, e entre outros, os 11 aeroportos das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira (2 na Madeira – Madeira e Portos Santo e 9 nos Açores – 1 em cada uma das 9 ilhas dos Açores) e que são peças essenciais não só para o desenvolvimento económico, e social daquelas Regiões, mas sobretudo para suprir as necessidades mais básicas e elementares como seja por exemplo, e entre outras, a assistência médica e medicamentosa.

Como é evidente com o nascimento da aviação civil logo se percebeu a necessidade de garantir serviços antes, durante e após os voos que garantissem a sua segurança a regularidade das suas operações bem como uma adequada eficiência destas suas operações. Daí a necessidade, da atribuição de responsabilidades aos Estados pela criação implementação e manutenção de serviços e equipamentos que garantissem tais condições às aeronaves, que cada vez em maior número foram utilizando o espaço aéreo. Estas responsabilidades dos Estados de administração e gestão do espaço aéreo, quer de modo directo, como no nosso país até 1978 ou por interposta entidade (através da ANA-Ep entre 1978 e 1997 e pela NAV Epe desde 1997) assegurava a soberania dos Estados sobre o seu espaço aéreo e, no essencial, permitiu que cada estado definisse a sua política aérea de modo soberano e independente.

Mesmo as Organizações internacionais do sector que foram criadas, sempre tiveram outras funções e papéis que não interferiam com as questões fundamentais no domínio da soberania e autonomia dos Estados nesta matéria. Também a nível Europeu e fazendo um pouco de pesquisa histórica vemos que a questão do Céu Único passa para o plano da inclusão de vários países em blocos com os serviços dos respectivos Estados a serem prestados pela mesma entidade/empresa e ganha novo fôlego e impulso a partir do momento em que a British Airways, necessitando de dinheiro mas impedida de recorrer aos subsídios Estatais arranja forma, conjuntamente com o governo, de obter tal desiderato privatizando e controlando uma empresa de controle de tráfego aéreo.

Camaradas, perante tais antecedentes não será de nos interrogarmos sobre quais os reais objectivos de tanta vontade unificadora ?

Será que tais unificações permitiriam de “per si” reduzir assim custos e maximizar meios? – Segundo os dados do Eurocontrol, os custos operacionais no tocante às despesas com navegação (dados de 2008) são de apenas 4% do total das despesas operacionais, contra, por exemplo 5% em despesas de publicidade e ticketing!

Na verdade, julgo que o grande perigo contra o qual temos de estar atentos e lutar é: - por um lado, que uma eventual aprovação do Tratado de Lisboa faça que tais blocos avancem, forçando a que os países integrantes do mesmo sejam apenas uma parte de cada bloco, sem qualquer autonomia decisória sobre a organização e gestão do seu próprio espaço aéreo, - por outro lado, que tão importante sector como é a gestão e controle do espaço aéreo seja, de um momento para outro considerada como, apenas, mais uma área de negócio.

Se tivéssemos dúvidas sobre o que o futuro nos reserva, num cenário destes (que já esteve prestes a acontecer) basta pensarmos que a tal empresa Inglesa (privada) de controle de tráfego aéreo, já hoje, se escuda na confidencialidade e nos direitos que lhe assistem como empresa privada, para não fornecer todos os dados estatísticos que todas as restantes congéneres fornecem ao Eurocontrol e até, publicamente divulgam.

Neste cenário não é difícil imaginar qual o futuro que companhias aéreas com a dimensão e características da TAP, e de países com a dimensão do nosso, podem esperar, estando, naturalmente, a gestão do espaço aéreo a cargo da concorrência, concorrência essa bem mais poderosa e nas mãos da concorrência.

Pergunto, camaradas, neste cenário seriam os tais custos operacionais mais reduzidos e tal reflectir-se-ia nos preços do transporte de pessoas e mercadorias?

Como disse atrás, segundo os dados de 2008, 5% dos custos operacionais devem-se à publicidade e ticket, será que neste cenário ainda seria necessário gastar tanto em publicidade e isso se reflectiria no preço do transporte de pessoas e mercadorias? – Ou será que neste cenário a concorrência ainda obrigaria as empresas de transporte aéreo restantes a terem de baixar preços para garantirem passageiros e mercadorias para si? – Ou melhor ainda, será que ainda havia concorrência?

Camaradas, O single Sky não é, em si mesmo, algo diabólico e pode de facto ser um conceito que garanta elevadíssimos padrões de qualidade e rentabilize a gestão do espaço aéreo europeu, mas para que tal aconteça é condição “sine qua non” que a entidade a autonomia e o poder decisório de cada Estado se mantenha e que não seja diluído na amalgama de interesses, que facilmente se percebe, ter muito de inconfessável.

Camaradas,

O nosso espaço aéreo nacional com duas Regiões de Voo, a de Lisboa e a de Santa Maria, nos Açores é um espaço vastíssimo que é, de facto, um inestimável património do nosso país. Tal situação tem de estar sempre presente na definição das políticas que directa ou indirectamente digam respeito ao sector. A defesa de tal património tem de passar em primeira linha por uma gestão da NAV, mobilizadora de recursos e na qual não continuem a ter lugar, ao lado de chorudos benefícios e prebendas, situações de injustiças e desigualdades gritantes, quando não mesmo até atitudes persecutórias que veementemente temos de denunciar e condenar. É que para nós, também é um objectivo patriótico o acérrimo combate a todas e quaisquer situações deste tipo.

Para finalizar, e apesar do muito que fica por dizer, mas porque o tempo é curto não posso deixar de referir outra questão para a qual devemos, desde já, dedicar toda a nossa atenção que é a da criação da futura autoridade aeronáutica Europeia, a EASA, e da definição do papel e competências que neste quadro terão as autoridades aeronáuticas de cada Estado, bem como a definição a curto prazo do Estatuto modo e condições em que as profissões ligadas, e necessárias à gestão e controle do espaço aéreo, que não as directamente exercidas pelos controladores aéreos passarão a ser regulamentadas no espaço Europeu. Como é óbvio, tais situações exigem desde já um atento e rigoroso acompanhamento e intervenção da nossa parte e dos trabalhadores envolvidos.

Camaradas, tal como, com o nosso inegável contributo, nomeadamente da nossa camarada Ilda Figueiredo e restantes camaradas deputados no PE demos uma significativa contribuição para evitar que um modelo de Céu Único fosse implementado com graves prejuízos para o nosso país, também no futuro, saberemos e seremos capazes, de dar um precioso contributo em defesa de todos os trabalhadores do nosso sector, e dos interesse do nosso país.

Viva o Partido Comunista Português !

A vitória é difícil mas é nossa !