



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

Documento de sessão

A7-0094/2012

2.4.2012

RELATÓRIO

sobre o futuro dos aeroportos regionais e dos serviços aéreos na UE
(2011/2196(INI))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Philip Bradbourn

ÍNDICE

	Página
PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU	3
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	13
PARECER DA COMISSÃO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL	15
RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO	19

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre o futuro dos aeroportos regionais e dos serviços aéreos na UE (2011/2196(INI))

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a comunicação da Comissão intitulada «Plano de ação sobre a capacidade, eficiência e segurança dos aeroportos na Europa» (COM(2006)0819),
 - Tendo em conta a comunicação da Comissão intitulada «Orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais» (2005/C 312/01),
 - Tendo em conta a comunicação da Comissão intitulada «A UE e as regiões vizinhas: uma abordagem renovada em matéria de cooperação no setor dos transportes» (COM(2011)0415),
 - Tendo em conta a sua resolução, de 24 de março de 2011, sobre a aplicação nos transportes dos sistemas globais de navegação por satélite – política comunitária a curto e médio prazo¹,
 - Tendo em conta o Livro Branco da Comissão intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» (COM(2011)0144),
 - Tendo em conta o artigo 48.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo e o parecer da Comissão do Desenvolvimento Regional (A7-0094/2012),
- A. Considerando que não existe, atualmente, uma definição adequada do conceito de «aeroporto regional»; Considerando que os aeroportos cuja principal zona de captação seja uma cidade capital não estão incluídos no âmbito do presente relatório; considerando que é aventada a hipótese de os aeroportos regionais, ou seja, os aeroportos que não funcionam como plataformas de correspondência ("non-hub"), serem subdivididos em aeroportos de grande e de pequena dimensão, em função dos tipos de ligações que proporcionam, do respetivo volume de passageiros e das ligações com as grandes cidades e os grandes aeroportos, e considerando que a Comissão é instada a estabelecer critérios comuns, destinados a facilitar uma definição adequada de «aeroporto regional», que tenha em linha de conta todos os elementos acima referidos; considerando, por outro lado, que os «serviços aéreos regionais» devem ser definidos como voos com partida de, e/ou chegada a, um aeroporto regional;
- B. Considerando que a aviação regional, tal como os outros modos de transporte, constitui um elemento essencial para a mobilidade dos cidadãos; Considerando que uma melhor

¹ Textos aprovados, P7_TA(2011)0250.

conectividade e uma eficiente mobilidade intermodal podem contribuir de forma significativa para um melhor acesso às regiões, às empresas, ao turismo e ao desenvolvimento de serviços correlativos, bem como para a irradiação da prosperidade económica;

- C. Considerando que as diferenças de estatuto dos cidadãos no plano material e as discrepâncias em termos do desenvolvimento das infraestruturas acarretam disparidades no que diz respeito à possibilidade de usufruir de ligações aéreas regionais nos diversos Estados-Membros;
- D. Considerando que a conectividade proporcionada pela aviação aos cidadãos e às empresas das diferentes regiões da UE e, em particular, das regiões com menores acessos e das ilhas, é de extrema importância, pois ajuda a garantir a viabilidade económica dessas regiões; considerando que os aeroportos europeus permitem a ligação entre 150 000 pares de cidades;
- E. Considerando que um número considerável de aeroportos regionais se veem confrontados com empresas de transporte aéreo que detêm um monopólio virtual e que aproveitam esta posição para exercer pressões através de um número sempre crescente de exigências aos aeroportos em causa e às autoridades locais e/ou regionais, nomeadamente no que respeita às taxas de aeroporto e às taxas de segurança aérea;
- F. Considerando que as vendas a retalho nos aeroportos registaram um decréscimo significativo devido à introdução, por algumas companhias aéreas, de políticas restritivas relativamente à bagagem de mão; considerando que as consequências da introdução da regra de transporte de apenas uma mala pelas transportadoras aéreas, em especial as companhias aéreas de baixo custo que operam primordialmente nestes aeroportos, e de outras práticas de contenção de custos, têm feito com que viajar seja mais difícil, dando origem a um declínio nas vendas de quase 70 % em alguns aeroportos regionais; considerando que um terço dos lucros das vendas a retalho nos aeroportos é canalizado para a subvenção das companhias aéreas através das taxas de aterragem;
- G. Considerando que o governo espanhol proibiu expressamente as companhias aéreas de aplicarem a regra de transporte de apenas uma mala nas partidas de aeroportos espanhóis;
- H. Considerando que os grandes aeroportos em alguns Estados-Membros da UE estão a passar por uma fase de escassez de capacidade;
- I. Considerando que a crise financeira e da dívida soberana alterou de forma substancial as condições para o financiamento dos aeroportos na UE, nomeadamente nos aeroportos não centrais ("non-hub");
- J. Considerando que a construção de novos aeroportos regionais deve basear-se numa análise da relação custo-benefício;
- K. Considerando que o investimento por parte do setor público na reforma dos aeroportos deve ter uma certa relação entre o montante gasto e o número de passageiros que utilizam a infraestrutura;

Economia dos serviços aéreos regionais

1. Sublinha a necessidade da obrigação da prestação de serviço público no caso dos serviços aéreos de interesse público e de interesse económico, especialmente os que estabelecem a ligação entre as áreas remotas, as ilhas e as regiões ultraperiféricas, em razão do seu afastamento e das suas características físicas e naturais, a fim de salvaguardar a plena acessibilidade e a integração territorial daquelas zonas; salienta que as atuais obrigações de serviço público devem ser mantidas; crê que os referidos serviços não seriam economicamente viáveis sem recurso a fundos públicos; realça a importância de tornar as regiões ultraperiféricas mais competitivas e de promover a sua integração com as demais regiões, de molde a suprir o fosso económico que as separa do resto da Europa;
2. Considera desejável evitar uma proliferação de aeroportos regionais e constata que a construção de aeroportos regionais deve ter como alvo um âmbito específico e bem definido, a fim de evitar a criação de infraestruturas de aeroportos não utilizadas ou utilizadas de forma ineficiente, resultando num encargo económico para as autoridades responsáveis e podendo alterar a concorrência com os aeroportos centrais; defende, pelo contrário, o reforço das ligações existentes, principalmente nas regiões (como as ilhas, por exemplo) afetadas por condições geográficas desfavoráveis; acolhe, pois, favoravelmente todas as iniciativas que visem o desenvolvimento do papel dos transportes públicos, incluindo o transporte rodoviário, na promoção dessas ligações; sublinha que o financiamento público dos aeroportos regionais deve ser compatível com os artigos 106.º e 107.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia relativos aos auxílios estatais; entende que deve ser ponderado um regime de sanções para as companhias aéreas que abandonem os aeroportos regionais depois de receberem financiamentos, mas antes dos prazos previstos;
3. Solicita à Comissão que reveja a Decisão 2012/21/UE relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, através do qual o limiar para que um aeroporto possa receber auxílio estatal sem ter de notificar a Comissão foi reduzido para 200 000 passageiros/ano, tendo em conta que as Orientações Comunitárias 2005/C312/01 declaram que um aeroporto pode tornar-se eficiente a nível de custos com um tráfego superior a 500 000 passageiros/ano;
4. Considera que os aeroportos regionais, dado o seu impacto económico e ambiental, devem ser devidamente apoiados pelas autoridades nacionais e regionais, devem estar sujeitos a um processo de consultas a nível local e regional e, com base em análises de custo-benefício, devem poder concorrer a verbas dos fundos da UE, bem como de outros instrumentos de engenharia financeira financiados pela UE no âmbito do novo programa-quadro; recomenda que a Comissão tenha em consideração as oportunidades oferecidas pelos aeroportos regionais no quadro da Rede Transeuropeia de Transportes;
5. Requer que os critérios para a obtenção de subvenções e de fundos públicos sejam regulamentados e estabelecidos de uma forma clara e transparente;
6. Exorta a Comissão a adotar uma abordagem equilibrada nas futuras revisões das grandes linhas de orientação do setor da aviação para permitir um desenvolvimento viável do ponto de vista social e económico dos serviços aéreos regionais, tendo em conta o desenvolvimento das infraestruturas necessárias à salvaguarda da intermodalidade e, simultaneamente, da acessibilidade deste tipo de serviços para os cidadãos comunitários e

tendo em conta os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade;

7. Exorta a Comissão, no seu apoio ao desenvolvimento dos aeroportos regionais e à construção de novas instalações aeroportuárias à escala regional (especialmente, em países cujos aeroportos nacionais se situem em zonas remotas), a prestar especial atenção ao desenvolvimento territorial equilibrado das regiões correspondentes aos níveis I e II da Nomenclatura Comum das Unidades Territoriais Estatísticas (NUTS), de molde a assegurar a inovação e a competitividade das áreas que se encontram longe da capital e não dispõem de um bom acesso a transportes, bem como a facilitar o desenvolvimento de verdadeiros centros de atividade nos domínios da economia e dos transportes;
8. Sublinha que um desenvolvimento adequado dos aeroportos regionais contribui para um desenvolvimento paralelo do setor do turismo, de importância vital para muitas regiões europeias;
9. Entende que o turismo tem demonstrado a sua resiliência à crise económica e que cumpre dedicar particular atenção a todos os aspetos ou decisões de política económica suscetíveis de apoiar ou fazer avançar este setor, designadamente o setor dos transportes aéreos e os projetos de infraestruturas aeroportuárias;
10. Sublinha que determinados aeroportos regionais só se encontram operacionais durante épocas de grande afluência de turistas, o que implica, frequentemente, problemas de organização acrescidos, custos unitários superiores, etc.; solicita à Comissão que tenha em consideração a especificidade e a problemática destes aeroportos regionais de funcionamento sazonal na adoção de nova legislação para o setor;
11. Salienta que os aeroportos regionais se tornam cada vez mais importantes para as companhias aéreas que organizam voos «charter», bem como para as transportadoras de baixo custo; realça que a principal razão de ser atualmente das companhias aéreas que organizam voos «charter» reside na sua vertente de operadoras de longo curso para destinos de férias, com um espaço menor entre os assentos e um serviço de bordo inferior ao das companhias aéreas tradicionais com voos regulares, frequentemente a partir de aeroportos regionais que não comportam um serviço regular e com voos que se encontram fora do alcance competitivo das transportadoras aéreas de baixo custo, com as suas aeronaves de pequeno curso; relembra que as aeronaves de fuselagem estreita são as preferidas em rotas de pequeno curso, especialmente nos casos em que as transportadoras aéreas que operam em rede alimentam os aeroportos centrais a partir dos regionais, e pelas transportadoras aéreas de baixo custo;
12. Exorta a Comissão a garantir a aplicação correta da legislação comunitária e nacional relativamente às condições sociais e de emprego nas transportadoras aéreas, para evitar que os funcionários que trabalham num aeroporto regional sejam vítimas de «dumping social» e para que seja garantida a concorrência leal em condições equivalentes no setor da aviação; solicita que o pessoal dos aeroportos beneficie de condições contratuais adequadas, nomeadamente nos aeroportos em que a maior parte do tráfego é gerada por companhias aéreas de baixo custo;
13. Manifesta a sua preocupação pelo facto de certas práticas das companhias aéreas de baixo custo, que muitas vezes operam a partir dos aeroportos regionais, conduzirem a uma

degradação da qualidade do serviço prestado aos passageiros e a uma deterioração das condições de trabalho; atendendo à atual agressividade das práticas empresariais de algumas companhias aéreas de baixo custo que operam a partir de aeroportos regionais e que tiram partido da sua posição dominante e atendendo ao facto de as atividades comerciais serem uma importante fonte de receitas dos aeroportos regionais, expressa a sua apreensão relativamente à regra de transporte de apenas uma mala e a outras restrições aplicáveis à bagagem de cabine impostas por algumas companhias aéreas; considera que essas práticas representam uma violação do direito da concorrência e acredita que essas restrições podem constituir um abuso de posição dominante por parte de uma transportadora aérea; por conseguinte, solicita aos Estados-Membros que estabeleçam tetos comuns a aplicar pelas companhias aéreas no que diz respeito a tais restrições e considera que quaisquer controlos relativos ao peso e às dimensões da bagagem devem ser efetuados antes da chegada dos passageiros à porta de embarque;

14. Apela a que as compras a retalho nos aeroportos sejam tratadas como «artigos essenciais», como é, atualmente, o caso de artigos como os casacos; aplaude a decisão do Estado espanhol de proibir no seu território¹ as práticas referidas no n.º 13 e convida a Comissão a ponderar a introdução de uma medida semelhante para todos os serviços aéreos com origem na Europa;
15. Considera que o transporte de mercadorias constitui um fator positivo para os aeroportos regionais que geram desenvolvimento e emprego, seja através da exploração de serviços em terra conexos, seja por via da criação de polos empresariais ligados ao aeroporto regional; exorta a Comissão a elaborar uma estratégia que promova o transporte de mercadorias e facilite a cooperação entre aeroportos regionais vizinhos;
16. Exorta as autoridades dos Estados-Membros a proporem planos de desenvolvimento dos aeroportos regionais existentes que visem aumentar a sua eficácia;
17. Considera que os aeroportos regionais não devem ser instrumentos para o aprofundamento dos défices públicos e devem ser, regra geral, economicamente sustentáveis a médio prazo;

Ambiente e inovação

18. Exorta a Comissão e os Estados-Membros a acelerar com carácter de urgência o desenvolvimento da empresa comum encarregada de fazer prosperar a última geração do Sistema de Gestão do Tráfego Aéreo Europeu (SESAR), a iniciativa "Clean Sky" e a aplicação da legislação relativa ao Céu Único Europeu; observa que, com o trabalho desenvolvido no âmbito do projeto SESAR e o importante papel desempenhado pelo EGNOS (Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionária), os aeroportos regionais beneficiarão de projetos como a instalação de torres de controlo remotas, a gestão da velocidade e dos congestionamentos e a melhoria dos procedimentos operacionais;
19. Reconhece que a gestão da capacidade não é a mesma em aeroportos «coordenados em

¹ Lei 1/2011 (4 de março de 2011) que estabelece o Programa Estatal de Segurança Operacional para a Aviação Civil e que altera a Lei 21/2003 sobre a Segurança Aérea (7 de julho de 2003).

função de faixas horárias» e em aeroportos «não coordenados em função de faixas horárias»; considera que existe uma significativa capacidade disponível que pode ser utilizada em muitos aeroportos regionais e que, através da utilização dessa capacidade disponível, será possível reduzir os congestionamentos e os circuitos de espera nos céus dos grandes aeroportos e limitar os impactos ambientais; considera que a existência de boas ligações entre aeroportos centrais e aeroportos regionais situados nas imediações pode ajudar a reduzir o congestionamento;

20. Destaca o papel dos aeroportos regionais ao funcionarem como centro aglutinador de polos de inovação, ao diminuírem os custos decorrentes da localização de novas empresas nas regiões ultraperiféricas;
21. Exorta os Estados-Membros, bem como as autoridades regionais e locais, a terem em conta, para além de considerações de natureza económica e financeira, os fatores ambientais, territoriais, geológicos e meteorológicos, bem como outros critérios racionais, sempre que se trate de decidir a localização de um aeroporto e sempre que um aeroporto regional necessite de obras de renovação ou ampliação; sublinha, simultaneamente, a importância de utilizar e modernizar as estruturas existentes, antes de proceder à construção de novas estruturas;

Congestionamento e multimodalidade

22. Faz notar que estudos recentes frisam que as regiões europeias estão a perder as ligações diretas com alguns dos aeroportos mais congestionados e declara-se dececionado com a circunstância de esses estudos levados a cabo pela Comissão Europeia visarem apenas os grandes aeroportos; sugere, por conseguinte, que o âmbito de quaisquer outros estudos no futuro seja alargado aos aeroportos regionais, incentivando, entretanto, os Estados-Membros e a Comissão a promoverem as ligações entre os aeroportos regionais e os principais aeroportos dos Estados-Membros, ajudando a impulsionar a economia das áreas situadas nas zonas de implantação dos aeroportos regionais e, simultaneamente, proporcionando uma solução para o problema do congestionamento do tráfego aéreo na Europa;
23. Insta todas as partes e instituições envolvidas na revisão do Regulamento (CEE) n.º 95/93 [alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004] a centrarem a sua atenção no fornecimento de novas capacidades aos aeroportos, em vez de colocar os serviços aéreos regionais fora do mercado devido aos preços praticados; considera essencial que os aeroportos regionais disponham de acesso aos aeroportos centrais e entende que esse facto tem de ser levado em conta durante a revisão do Regulamento (CEE) n.º 95/93, especialmente no contexto dos planos para a transação secundária de faixas horárias e para a introdução gradual já prevista de outros mecanismos de mercado, incluindo o comércio primário, que pode ter como resultado a interrupção das ligações entre os aeroportos regionais e os grandes aeroportos centrais;
24. Insta a Comissão a manter uma abordagem razoável no que diz respeito às disposições administrativas e legais relativas à gestão das faixas horárias nos aeroportos regionais, cuja falta pode limitar o número de ligações aéreas; insta a Comissão, no pressuposto de que os aeroportos centrais e os grandes terminais de correspondência estão prestes a atingir a sua máxima capacidade, a elaborar uma estratégia para a atribuição de faixas

horárias nos aeroportos regionais capaz de captar novas ligações aéreas e de promover a concorrência, o descongestionamento dos aeroportos centrais e o desenvolvimento dos aeroportos regionais;

25. Lamenta o facto de os aeroportos regionais afastados dos centros urbanos não disporem de ligações adequadas à rede de transportes terrestres; exorta os Estados-Membros a desenvolverem políticas intermodais e a investirem nas conexões intermodais estrategicamente importantes, como sejam as conexões com a rede ferroviária, na medida em que a interligação dos aeroportos regionais com outros setores da rede de transportes, incluindo os outros aeroportos, conduzirá a uma utilização acrescida dos aeroportos à escala regional, sempre que os aeroportos centrais sofram estrangulamentos em termos de capacidade;
26. Observa que a inexistência de ações categóricas que visem um maior acesso aos aeroportos regionais através da adequada comunicação com centros urbanos, incluindo por via de investimentos em infraestruturas de transporte, reduz o desenvolvimento económico e social das regiões;
27. Regista a necessidade de uma melhor integração entre os meios de transporte; insta a Comissão a apresentar uma comunicação que incentive o setor a desenvolver sistemas multimodais através da emissão de bilhetes conjuntos dos setores do transporte aéreo e do transporte ferroviário; salienta o facto de sistemas deste tipo já se encontrarem em funcionamento em determinados Estados-Membros e exorta, assim, todas as partes a realizar um intercâmbio das melhores práticas nesta área;
28. Constata a necessidade urgente de garantir a capacidade dos aeroportos da União Europeia, a fim de evitar a perda de competitividade em relação a outras regiões em crescimento e, conseqüentemente, a deslocação de tráfego para regiões vizinhas; entende que os aeroportos regionais podem contribuir para o descongestionamento dos principais aeroportos da Europa, ajudando-os a manter uma posição de primazia;
29. Observa que os projetos de desenvolvimento das redes de transporte dos setores ferroviário e rodoviário devem tomar em consideração a localização dos aeroportos, a fim de os incluir na rede de transportes terrestres a construir; observa a necessidade de se criar redes de aeroportos regionais com base em ligações integradas com os grandes aeroportos, a fim de aumentar a mobilidade dos cidadãos e de facilitar o transporte de mercadorias;
30. Assinala que uma rede de aeroportos regionais bem desenvolvida aumentará a segurança dos passageiros, ao criar, entre outras vertentes, uma rede de aeroportos de emergência ou de reserva, usados, por exemplo, em casos de condições meteorológicas adversas ou em circunstâncias análogas;
31. Considera imprescindível atender à especialização do tráfego de mercadorias enquanto elemento fundamental para a gestão do mapa aeroportuário e a otimização da utilização das infraestruturas disponíveis; assinala que a aplicação adequada deste princípio, em conjunto com uma boa gestão das faixas horárias com vista à segmentação dos tráfegos de passageiros e de mercadorias, deverá contribuir para evitar a saturação dos aeroportos principais; destaca a importância do papel desempenhado pelos aeroportos regionais nesta estratégia;

A rede transeuropeia de transportes (RTE-T)

32. Considera que os aeroportos regionais desempenham um papel essencial no domínio da coesão territorial e do desenvolvimento social e económico das regiões, em especial, daquelas que não dispõem de outros meios de transporte; solicita, por conseguinte, que os aeroportos regionais sejam tidos em consideração na futura política da Rede Transeuropeia de Transporte; para além disso, acredita convictamente que os grandes aeroportos regionais, que apresentam volumes de tráfego constantes ao longo de todo o ano e que, comprovadamente, dão um contributo para o desenvolvimento económico, a revitalização da indústria e o emprego nas respetivas regiões, devem ser incluídos na rede RTE-T de base, especialmente os que possuem um elevado volume de ligações com países terceiros e de tráfego intraeuropeu e que concorrem para o desenvolvimento de sistemas multimodais de transportes na região em causa, a par dos aeroportos regionais que são utilizados para minorar os estrangulamentos;
33. Sublinha que os aeroportos regionais localizados em regiões transfronteiriças e muito próximos uns dos outros devem demonstrar cooperação e coordenação no uso das capacidades existentes, como condição prévia para o cofinanciamento por parte da UE mediante recurso a fundos destinados à RTE-T, à coesão e às regiões;
34. Considera que, enquanto parte da RTE-T, os aeroportos regionais podem assumir um papel de primazia na criação de um Espaço de Aviação Comum Europeu alargado, que abarcaria mil milhões de pessoas na UE e em todos os países vizinhos, em consonância com a comunicação da Comissão (COM(2011)0415);
35. Lamenta o facto de a Comissão ainda não ter dedicado a devida atenção à solicitação do Parlamento e do Conselho no artigo 10.º, n.º 4, da Decisão n.º 884/2004/CE no sentido da ligação dos aeroportos regionais à rede, especialmente tendo em conta a necessidade de assegurar os serviços de transportes aéreos para as regiões da Europa, assim como a criação de serviços de transportes ferroviários, uma vez que os transportes aéreos conseguem, em determinadas circunstâncias, chegar a locais mais distantes e servir mercados mais exíguos de forma mais eficiente em termos de tempo, custos e impacto ambiental; reconhece, assim, a extrema importância de ligar os serviços ferroviários – em especial, os de alta velocidade e de longa distância – aos aeroportos;
36. Acredita que uma inclusão mais ampla dos aeroportos nas orientações relativas à RTE-T irá facilitar o acesso ao financiamento privado dos projetos de infraestruturas dos aeroportos e enviar um sinal positivo aos mercados de capitais; insta a Comissão a, durante a revisão da RTE-T, reconhecer o elo de ligação vital entre os serviços aéreos regionais e a recuperação económica;

Segurança

37. Observa que os custos da aplicação de medidas de segurança nos aeroportos regionais de menores dimensões são proporcionalmente mais elevados do que nos grandes aeroportos, que tiram partido das economias de escala; considera, no entanto, que uma potencial proposta relativa ao financiamento de medidas de segurança não pode distorcer a concorrência entre aeroportos ou grupos de aeroportos;

38. Recorda que a diretiva da UE relativa às taxas aeroportuárias é aplicável apenas a aeroportos cujo tráfego anual seja superior a cinco milhões de passageiros e/ou ao aeroporto que registre o maior volume de tráfego de passageiros em cada Estado-Membro da UE; considera que a avaliação do impacto nos aeroportos de pequena e média dimensão deve constituir uma parte essencial de qualquer revisão das diretivas pertinentes;
39. Exorta o Conselho a adotar uma posição no que toca às taxas de segurança no setor da aviação e considera que a implementação de medidas de segurança mais rigorosas deve ser custeada pelo respetivo Estado-Membro, uma vez que a segurança na aviação é uma questão de segurança nacional; salienta que normas similares devem ser aplicadas a todos os outros meios de transporte, a fim de garantir uma concorrência leal;
40. Reconhece a necessidade da utilização de equipamentos fiáveis de rastreio de líquidos, aerossóis e géis (LAG), que garantam um elevado nível de probabilidade de deteção de uma vasta gama de explosivos líquidos, e insta a Comissão a ponderar as consequências para os aeroportos regionais da adesão a futuros requisitos em matéria de rastreio de LAG;
41. Chama a atenção para as repercussões dos novos regulamentos em matéria de transporte de cargas aéreas, com especial referência ao facto de muitos aeroportos regionais dependerem do tráfego de mercadorias; convida os Estados-Membros e a Comissão a estudarem as consequências económicas desses regulamentos, a fim de garantir que os transitários não transfiram as suas operações para fora da UE;

Transparência

42. Sugere que as companhias aéreas ofereçam imperativamente, a todos os residentes de todos os Estados-Membros da UE, uma opção de pagamento gratuita com cartão de crédito ou de débito e recomenda ainda que esse cartão não tenha associadas quaisquer taxas mensais ou administrativas, mesmo que seja oferecido por uma empresa independente da companhia aérea, e que nos casos em que a esmagadora maioria dos passageiros de uma companhia pague uma taxa extra relacionada com o pagamento, essa taxa seja proibida e considerada como taxa a que não se pode fugir, devendo, pois, ser incluída no preço total anunciado dos bilhetes de avião;
43. Salienta que, apesar de em algumas aeronaves a capacidade para armazenamento da carga ser limitada, não existem orientações comuns relativamente às dimensões ou ao peso da bagagem de mão ou de porão nos voos dentro da UE; sugere que a Comissão incentive o setor a definir limites máximos comuns relativamente às restrições, uma vez que tal proporcionaria aos passageiros maiores certezas quando viajam; considera que, para que essa disposição funcione num mercado global, a ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional) tem de participar nesse processo;
44. Faz notar que determinadas companhias aéreas cobram taxas pela bagagem de porão que, por vezes, se afiguram exageradamente elevadas e exorta a Comissão, no contexto das práticas referidas no ponto 13 e em prol de uma política de preços justa e transparente, a investigar essas práticas;
45. Sugere que deve ser estabelecido o montante máximo que as companhias aéreas podem

cobrar por excesso de bagagem, ou por bagagem cujo peso ultrapasse os limites permitidos;

Acessibilidade

46. Insta as entidades responsáveis pela gestão dos aeroportos regionais a realizarem os necessários ajustamentos estruturais para as pessoas portadoras de deficiências, a fim de que estas possam chegar de forma autónoma às diversas áreas do aeroporto e aceder facilmente a todos os serviços;
47. Sublinha que os aeroportos regionais, dada a menor dimensão dos seus terminais e a menor complexidade da sua organização, apresentam vantagens para os passageiros com mobilidade reduzida, os passageiros que viajam em família, etc.; solicita à Comissão, aos aeroportos e aos demais intervenientes envolvidos que promovam a conceção e a construção de terminais mais acessíveis e acolhedores para os passageiros;
48. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Os aeroportos e os serviços aéreos regionais não só são essenciais enquanto nós de transportes que facilitam o bom funcionamento do mercado único da UE, ao permitirem a circulação de pessoas e bens entre as regiões, como também são fundamentais por direito próprio, enquanto geradores de crescimento económico. Em conjunto, alargam os horizontes das rotas comerciais tradicionais e contribuem para impulsionar de forma significativa as cidades e regiões que servem. Dada a importância destes serviços e infraestruturas para as pessoas que vivem fora das grandes zonas urbanas e para a UE no seu conjunto, o relator tem fundados receios de que, na apresentação de propostas de legislação no domínio da aviação, haja tendência, por parte da Comissão Europeia, para centrar as atenções nos grandes aeroportos centrais. Apresentei, no presente relatório, recomendações que procuram restabelecer esse equilíbrio e chamar a atenção para o modo como os aeroportos e os serviços aéreos regionais têm sido com frequência, apesar de não intencionalmente, afetados de forma desproporcionada por alguma da legislação comunitária. Deixei também em aberto para discussão as opções políticas que, caso sejam aprovadas pela Comissão, poderão melhorar a eficiência operacional e económica dos aeroportos e dos serviços aéreos regionais, assim como melhorar a experiência dos passageiros que utilizam essas infraestruturas e serviços.

Já afirmei na minha introdução que os aeroportos regionais dão um contributo económico importante à sociedade e que, como tal, achei surpreendente o facto de ser tão difícil encontrar uma definição única e coerente do que constitui um aeroporto regional. Troquei impressões com a Comissão, assim como com as partes interessadas do setor, e, no entanto, foram-me apresentadas muitas definições inadequadas, contraditórias e frequentemente conflituantes. Para a Comissão poder, futuramente, dar resposta às necessidades dos muitos aeroportos regionais da UE, creio que terá de adotar uma definição clara, concreta, coerente e exata de aeroportos regionais. Existem muitos aeroportos regionais espalhados pela UE consideravelmente diferentes no que toca às dimensões, aos serviços que prestam, aos mercados que servem e aos serviços aéreos que servem esses aeroportos. Por essa razão, as definições que se limitem a estabelecer um limiar arbitrário de passageiros ou incluam quaisquer aeroportos fora das capitais ou regiões das capitais revelar-se-ão inadequadas. Uma vez que não existe atualmente uma definição adequada, o relator optou, para efeitos do presente relatório, por propor uma definição simples e lata, segundo a qual um aeroporto regional é qualquer aeroporto «não central» (independentemente do fluxo de passageiros) e o serviço aéreo regional é um serviço aéreo com partida e/ou chegada a um aeroporto regional.

A aviação é um setor com margens reduzidas e, como tal, é essencial criarmos um espaço de aviação europeu que seja forte, competitivo e economicamente viável. Esta afirmação aplica-se especialmente a nível regional, em que as margens podem ser ainda mais reduzidas. Além dos entraves económicos com que nos defrontamos, temos também pela frente obstáculos relacionados com o impacto da aviação no ambiente, nos congestionamentos, na segurança, assim como a necessidade de identificar melhor a sua contribuição fundamental para a rede de transportes da UE. Como tal, o relator tentou abordar todos estes domínios essenciais e referir-se não só às questões especificamente relacionadas com a aviação regional, mas também aos meios pelos quais a aviação regional pode ter um papel a desempenhar na criação de um espaço de aviação europeu mais eficaz no seu conjunto. Por exemplo, considero que os aeroportos regionais que estejam atualmente a funcionar aquém

das suas capacidades poderiam servir como aeroportos de descongestionamento de alguns aeroportos centrais altamente congestionados, especialmente no que diz respeito aos serviços regionais. Essa mudança, se for corretamente aplicada, poderá conduzir a menos congestionamentos e a uma maior eficiência ambiental. Do mesmo modo, no que toca ao processo de atribuição das faixas horárias, instaria a Comissão a prestar especial atenção aos aeroportos e aos serviços aéreos regionais, dado que correm o risco de serem colocados fora do mercado devido aos preços praticados face ao aumento da consolidação dos grandes aeroportos, companhias aéreas e alianças entre companhias aéreas. Um mercado não competitivo e monopolista seria não apenas extremamente prejudicial para a aviação regional, mas também para os cidadãos da UE, que se deparariam com menos opções e com um aumento de preços.

Convidei igualmente a Comissão e os Estados-Membros a acelerar urgentemente a criação do SESAR e do Céu Único Europeu, uma vez que a respetiva conclusão poderá conduzir a enormes poupanças no domínio da economia e do ambiente originadas pelo aumento da eficiência, permitindo simultaneamente que alguns aeroportos regionais de menores dimensões beneficiassem de projetos no âmbito do SESAR, como a instalação de torres de controlo remotas. Além disso, considero que o espaço europeu dos transportes poderia tornar-se mais eficaz através da inclusão de alguns grandes aeroportos regionais na rede RTE-T de base. Com efeito, estou profundamente convencido de que os serviços aéreos regionais têm de ser considerados parte integrante da rede, em vez de serem vistos como periféricos à rede RTE-T. O relator está em crer que, através de uma melhor integração dos nossos aeroportos regionais na rede de transportes, poderemos incentivar o setor a proporcionar vantagens adicionais aos cidadãos da UE, como o desenvolvimento de sistemas multimodais através da emissão de bilhetes entre os setores dos transportes ferroviários e dos transportes aéreos.

Para concluir, tentei abordar questões relacionadas com a transparência, que podem ter grandes consequências na experiência dos passageiros, mas também a liberdade conferida aos aeroportos regionais para optarem por um modelo económico com maiores receitas. O presente relatório visa combater as práticas adotadas por determinadas companhias aéreas de baixo custo, tais como a prática muito comentada de acrescentar algumas taxas a que não se pode fugir ao preço total anunciado dos bilhetes de avião ou a imposição extremamente rigorosa e dispendiosa do transporte de apenas um volume de cabina, que podem ameaçar seriamente a viabilidade das vendas a retalho enquanto fonte de receita dos aeroportos, nomeadamente dos aeroportos regionais, que negociaram, em muitos casos, taxas de aterragem competitivas para atrair as companhias aéreas.

Concluindo, acredito firmemente que os aeroportos regionais europeus terão de ser considerados elementos fundamentais para a criação de uma rede europeia de transportes eficiente e funcional, que facilite as trocas comerciais e garanta a mobilidade de um número cada vez maior de pessoas. A aviação regional pode desempenhar um papel crucial na concretização da livre circulação dentro da UE, não só das pessoas que vivem nas grandes capitais, mas também dos cidadãos que vivem fora dessas zonas, garantindo que essas cidades e regiões usufruam não só das vantagens decorrentes do aumento da mobilidade, mas também do fomento do turismo, do acesso a novos mercados e da captação de mais investimento económico estrangeiro.

6.2.2012

PARECER DA COMISSÃO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

dirigido à Comissão dos Transportes e do Turismo

sobre o futuro dos aeroportos regionais e dos serviços aéreos na UE
(2011/2196(INI))

Relator: Giommara Uggias

SUGESTÕES

A Comissão do Desenvolvimento Regional insta a Comissão dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes sugestões na proposta de resolução que aprovar:

1. Sublinha a importância dos aeroportos regionais no contexto dos transportes aéreos e o seu contributo essencial para a coesão territorial, económica e social, quer no interior dos Estados-Membros quer na União, ao assegurar a ligação entre as regiões; realça a necessidade de manter as atuais obrigações de serviço público e que quaisquer novas obrigações futuramente acordadas devem ser justificadas pela necessidade de garantir a acessibilidade e continuidade territorial das regiões, nomeadamente das regiões ultraperiféricas, periféricas e insulares ou das zonas centrais que não se encontram ligadas às principais vias de transporte, atendendo a que transportes aéreos adequados lhes permitiriam acometer os constrangimentos geográficos que lhes são inerentes; observa que, para a consecução deste objetivo, deveria ser conferida prioridade à melhoria da intermodalidade; é favorável à opção de celebrar acordos de parceria apoiados pelas autoridades nacionais e regionais e pelas companhias aéreas; regista a importância dos aeroportos, que são, por vezes, o único meio de ligação efetiva entre uma região e o resto da Europa; destaca a necessidade de aeroportos regionais também nas regiões menos desenvolvidas da Europa que carecem de redes rodoviárias ou ferroviárias sólidas; entende, além disso, que as regiões deveriam dispor de ligações adequadas; entende que, no atual contexto de crise económica e de esforços de consolidação orçamental, se deve procurar obter o bom equilíbrio entre a necessidade de competitividade e de equilíbrio financeiro de cada aeroporto e as necessidades sociais e territoriais a que deve ser dada resposta;
2. Considera que uma proliferação irracional de novos aeroportos regionais não responderia

a critérios de eficácia nem de sustentabilidade; defende, pelo contrário, o reforço das ligações existentes, principalmente nas regiões (por exemplo, nas regiões insulares) afetadas por condições geográficas desfavoráveis; acolhe, pois, favoravelmente todas as iniciativas que visem o desenvolvimento do papel dos transportes públicos, incluindo o transporte rodoviário, na promoção das ligações;

3. Solicita à Comissão, aos Estados-Membros e às autoridades regionais que considerem o facto de as boas ligações aéreas serem importantes para o desenvolvimento da economia local e do turismo, para atrair os investidores e para garantir o rápido transporte de passageiros e mercadorias; reconhece a importância dos aeroportos regionais para melhorar a mobilidade e conectividade inter-regional e ajudar a tornar as regiões mais atrativas; entende que o turismo tem demonstrado a sua resiliência à crise económica e que cumpre dedicar particular atenção a todos os aspetos ou decisões de política económica suscetíveis de apoiar ou fazer avançar este setor, designadamente o setor dos transportes aéreos e os projetos de infraestruturas aeroportuárias;
4. Destaca o papel dos aeroportos regionais ao funcionarem como centro aglomerador de polos de inovação, diminuindo os custos decorrentes da localização de novas empresas nas regiões ultraperiféricas;
5. Assinala a importância económica dos aeroportos regionais para o crescimento económico e a criação de emprego a nível regional, especialmente nas regiões menos desenvolvidas ou desfavorecidas; destaca, neste contexto, a necessidade de explorar mais eficazmente o potencial de empregos verdes; lamenta, no entanto, o elevado número de postos de trabalho precários no setor e defende que o pessoal operante nos aeroportos propriamente ditos ou que trabalham para empresas que aí prestam serviços ou para companhias aéreas que neles operam devem usufruir das necessárias condições contratuais e salariais condignas e que as condições de trabalho do pessoal aeroportuário devem ser respeitadas, prevendo normas mínimas de segurança, muitas vezes inexistentes nos aeroportos em que a maior parte do volume de tráfego é efetuado por companhias aéreas de baixo custo;
6. Exorta os Estados-Membros, bem como as autoridades regionais e locais, a terem em consideração, para além de considerações de natureza económica e financeira, os fatores ambientais, territoriais, geológicos e meteorológicos, bem como outros critérios racionais, quando se trate de decidir a localização dos aeroportos e quando um aeroporto regional necessitar de renovação ou ampliação; sublinha, simultaneamente, a importância de utilizar e modernizar as estruturas existentes antes de proceder à construção de novas estruturas; salienta que o desenvolvimento dos transportes aéreos deve ter em conta os objetivos estabelecidos na Estratégia Europa 2020; recomenda, nesse sentido, que os aeroportos atinjam uma redução de 30 % das emissões de CO₂ provenientes dos transportes aéreos em todo o espaço aéreo da UE até 2020;
7. Considera particularmente importante o recurso a soluções de transporte intermodal, sempre que possível; considera, por conseguinte, que, tendo em conta o estado atual do progresso tecnológico neste domínio, devem ser desenvolvidas ligações ferroviárias ou rodoviárias de transportes coletivos entre os aeroportos, uma vez que estas constituem a solução ideal para incorporar os aeroportos regionais nas redes nacionais e europeias de transportes e para atenuar os problemas de capacidade desses aeroportos; é de opinião que

a promoção de melhores ligações entre os aeroportos regionais e as cidades vizinhas através de uma rede local de transportes ferroviários e urbanos poderia ter um impacto ambiental positivo e contribuir para a racionalização dos transportes regionais no seu todo; solicita que a situação específica de algumas regiões, em que o desenvolvimento da intermodalidade é afetado pelas suas características físicas e naturais, não seja negligenciada; reconhece o eventual contributo dos aeroportos regionais para a redução do congestionamento a nível do transporte de passageiros, atenuando, desse modo, a sobrelotação dos aeroportos, e para a diversificação das rotas de transporte aéreo; exorta as autoridades dos Estados-Membros a proporem planos de desenvolvimento dos aeroportos regionais existentes que visem aumentar a sua eficácia;

8. Considera que os aeroportos regionais, dado o seu impacto económico e ambiental, devem ser devidamente apoiados pelas autoridades nacionais e regionais, ser sujeitos a consulta local e regional e, com base em análises de custo-benefício, devem poder concorrer ao financiamento dos fundos da UE, bem como de outros instrumentos de engenharia financeira financiados pela UE no âmbito do novo programa-quadro; recomenda que a Comissão tenha em consideração as oportunidades oferecidas pelos aeroportos regionais no quadro da rede transeuropeia de transportes;
9. Entende que o desenvolvimento dos aeroportos regionais deve ser tido em conta no âmbito das ações orientadas para a consecução do objetivo da cooperação territorial, a fim de promover o equilíbrio entre as regiões em termos de acesso aos aeroportos e o desenvolvimento coordenado de uma rede de ligações de transporte numa perspetiva de coesão territorial;
10. Convida os Estados-Membros e as autoridades regionais e locais a assegurarem que, em conformidade com uma avaliação territorial específica que tenha em devida conta a cooperação transfronteiriça, os aeroportos sejam incluídos nos planos de ordenamento do território das regiões ou tidos em conta nas estratégias de desenvolvimento regional, nomeadamente nos planos integrados de mobilidade sustentável, e, quando apropriado, nas estratégias macrorregionais existentes e futuras; convida os Estados-Membros a reconhecerem a importância dos aeroportos regionais na negociação dos seus futuros programas operacionais;
11. Assinala a importância de elaborar, planificar e implementar estratégias transfronteiriças conjuntas em matéria de desenvolvimento e acesso às infraestruturas aeroportuárias; sublinha a importância da cooperação territorial europeia para lograr essas estratégias coordenadas, bem como a urgência de certos investimentos transfronteiriços; exorta a que a coordenação macrorregional inclua um estudo aprofundado da integração dos transportes, nomeadamente dos transportes aéreos, na sua estratégia, a fim de atingir uma autêntica coesão social e territorial.
12. Realça a importância de tornar mais competitivas as regiões ultraperiféricas e de promover a sua integração com as outras regiões, de modo a suprir o fosso económico que as separa do resto da Europa.

RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO

Data de aprovação	26.1.2012
Resultado da votação final	+ : 41 - : 1 0 : 3
Deputados presentes no momento da votação final	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Catherine Bearder, Victor Boştinaru, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Francesco De Angelis, Tamás Deutsch, Rosa Estaràs Ferragut, Brice Hortefeux, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Ramona Nicole Mănescu, Riikka Manner, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Ana Miranda, Jens Nilsson, Lambert van Nistelrooij, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Younous Omarjee, Markus Pieper, Monika Smolková, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Michail Tremopoulos, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler e Joachim Zeller.
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Evgeni Kirilov, Lena Kolarska-Bobińska, James Nicholson, Ivari Padar, Heide Rühle e Giommara Uggias.
Suplente(s) (nº 2 do art. 187º) presente(s) no momento da votação final	Julie Girling.

RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO

Data de aprovação	27.3.2012
Resultado da votação final	+: 39 -: 3 0: 0
Deputados presentes no momento da votação final	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke
Suplente(s) (n.º 2 do art. 187º) presente(s) no momento da votação final	Petri Sarvamaa