

**Excelentíssimo Senhor
Deputado Rui Cristina
Coordenador do Grupo de Trabalho “Voos Civis Noturnos”
Comissão de Ambiente, Energia e Ordenamento do Território
Assembleia da República**

**AIRPORTUGAL
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**

Por e-mail: 11CAEOT@ar.parlamento.pt

N/ refª nº 179

Lisboa, 16 de setembro de 2020

Assunto: Projeto de Lei n.º 145/XIV/1ª apresentado pelo Grupo Parlamentar PAN e Projeto de Lei n.º 212/XIV/ 1.ª apresentado pelo Grupo Parlamentar Bloco de Esquerda

Exmos. Senhores Deputados,

A Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (“TAP”) foi convidada a pronunciar-se sobre o Projeto de Lei n.º 145/XIV/1ª apresentado pelo Grupo Parlamentar PAN que *determina a restrição da realização de voos noturnos, salvo por motivo de força maior* e sobre o Projeto de Lei n.º 212/XIV/ 1.ª apresentado pelo Grupo Parlamentar Bloco de Esquerda que *interdita a ocorrência de voos civis noturnos, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis* (“Projetos de Lei”).

Antes de mais, a TAP agradece a V. Exa. e ao Grupo de Trabalho “Voos Civis Noturnos” da Comissão de Ambiente, Energia e Ordenamento do Território da Assembleia da República a oportunidade que lhe é dada de poder comentar os referidos Projetos de Lei, sendo com prazer e particular interesse que vem fazê-lo dada a extrema importância do assunto para a Comunidade, a atividade da TAP e os seus clientes.

Passando à matéria em causa, os Projetos de Lei determinam que as companhias aéreas que operam no Aeroporto Humberto Delgado (“Aeroporto”) deixem de poder executar movimentos aéreos entre as 0h e as 6h, como forma de proteção da saúde pública, do ambiente e da qualidade de vida da população, através da diminuição dos níveis de ruído em presença.

Sucede que os Projetos de Lei parecem ignorar a realidade da aviação civil em Lisboa e os impactos da redução dos movimentos aéreos, apresentando uma solução que não vai resolver nem mitigar problemas prementes que estão relacionados com a infraestrutura deficitária do Aeroporto.

Comecemos por notar que, conforme identificado pela Agência Especializada das Nações Unidas para a Aviação, a International Civil Aviation Organization (“ICAO”)¹, as restrições propostas devem ser o último passo na cadeia de intervenções a implementar com vista à melhoria da operação aérea para todos os *stakeholders*, incluindo as populações afetadas pelo Aeroporto, devendo ser precedidas por medidas que preconizam (i) a redução de ruído na fonte, (ii) o ordenamento do território na área envolvente do aeroporto, e (iii) a criação de procedimentos de mitigação do ruído, sendo que as duas últimas intervenções aqui assinaladas, que carecem da participação de vários intervenientes, não foram ainda executadas.

Ora, no que respeita à proteção do meio ambiente e redução do ruído – ambos objetivos que os Projetos de Lei pretendem alcançar através da redução do número de voos em período noturno – cumpre assinalar as medidas que a TAP tem vindo a tomar, cumprindo a primeira das fases definidas pela ICAO, precisamente quanto à redução de ruído na fonte.

Com efeito, ressaltando o período afetado pela pandemia Covid-19, a TAP tem vivido um contexto de crescimento e transformação que vai além da atividade de transporte aéreo, estendendo-se também às instalações nas quais opera e à atividade industrial de manutenção de aeronaves, motores e componentes. A TAP tem vindo a melhorar os seus indicadores ambientais, tendo uma operação cada vez mais otimizada, geradora de menos ruído e mais sustentável do ponto de vista ambiental.

Entre 2015 e 2019, a TAP alcançou melhorias significativas do ponto de vista operacional, registando (i) um aumento do número de passageiros transportados em 61%, (ii) uma melhoria de 13,5% no indicador de eficiência energética (consumo de combustível por passageiro num percurso de 100 km), e (iii) uma redução de 13,5% nas emissões de dióxido de carbono (CO2) por passageiro num percurso de 100 km.

No que respeita a *melhorias ambientais*, a TAP tem vindo a integrar gradualmente novas aeronaves da geração NEO na sua frota, que possuem motores de combustão mais eficientes e apresentam melhorias significativas ao nível aerodinâmico, permitindo uma redução de até 20% no consumo de combustível e nas emissões de dióxido de carbono (CO2) para a atmosfera.

¹ A ICAO recomenda, desde 2001, que seja adotada uma estratégia balanceada, conforme descrito em <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/noise.aspx>.

Relativamente ao *ruído*, a frota TAP em operação (março de 2020) satisfaz os limites estabelecidos pela ICAO, sendo que as novas aeronaves que integram a frota são assinalavelmente mais silenciosas.

Do ponto de vista operacional, cumpre notar que a TAP tem adotado de forma consistente medidas para minimizar os níveis de ruído da operação: na aterragem, por exemplo, evita-se a utilização das forças dos motores para travar a aeronave, preferindo recorrer-se aos travões das rodas.

De mencionar ainda que, por forma a permitir a criação de procedimentos de mitigação do ruído (ponto iii da Estratégia Balanceada da ICAO), a TAP tem vindo a testemunhar a existência de um conjunto de ideias que propõe que sejam estudadas pelos vários *stakeholders* (Navegação Aérea de Portugal - NAV Portugal, E.P.E., ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. e companhias aéreas), porquanto poderão ter um impacto significativo na redução de emissão de ruído. São elas (i) o aumento da inclinação da ladeira de aproximação (ângulo de descida da aeronave face à pista), que consiste em alterar a inclinação do segmento final da aproximação, permitindo que o avião sobrevoe a maior altitude as zonas afetadas pelo ruído, sendo este menos perceptível, (ii) o deslocamento da soleira ou ponto de aterragem, que consiste em deslocar o ponto onde os aviões tocam a pista para uma zona mais longe do início da mesma, sobrevoando as áreas contíguas ao aeroporto de forma mais afastada e, conseqüentemente, reduzindo o ruído, (iii) a adoção de tecnologia GBAS e RNP-AR, ambas tecnologias que permitem melhorar a precisão da aterragem, permitindo que sejam sobrevoadas zonas distintas a outras altitudes.

De facto, a TAP acredita que, com o trabalho conjunto de todos os *stakeholders*, é possível encontrar soluções que atinjam os objetivos que os Projetos de Lei procuram alcançar sem a proibição da execução dos voos programados e executados em período noturno. É indiscutível que o fecho noturno da pista do Aeroporto, no período entre as 0h e as 6h, teria um impacto negativo para o negócio e para a operação das companhias aéreas, entre elas a TAP, mas também para a economia portuguesa e, em concreto, para os passageiros.

Com efeito, o fecho da pista do Aeroporto em período noturno implica a redução da atividade, não só da TAP, mas também de várias outras companhias aéreas, significando, por referência ao ano de 2019, a não execução do total de 4434 voos, correspondentes às faixas horárias alocadas a 20 companhias aéreas distintas.

No que respeita à atividade de outras companhias aéreas, a título de exemplo (não exaustivo), os voos noturnos no Aeroporto corresponderam, no período de 2019, a (i) 50% da atividade da companhia STP Airways no Aeroporto, (ii) a 44,1% da atividade da companhia Bulgaria Air no Aeroporto, (iii) a 35,2% da atividade da companhia LATAM Brasil no Aeroporto, (iv) a 19,5% da atividade da companhia KLM no Aeroporto, (v) a 12,2% da atividade da companhia Air France no Aeroporto, (vii) a 9,6% da atividade da companhia Lufthansa no Aeroporto, (viii) a 8% da atividade da companhia Swiss no Aeroporto e (ix) a 7,6% da atividade da companhia Wizz Air no Aeroporto.

Por sua vez, os voos noturnos representaram, em 2019, 2,3% da operação da TAP no Aeroporto. Tendo por referência os dados da operação da TAP no ano de 2019 (sem considerar o impacto da pandemia de Covid-19), estima-se que as perdas económicas anuais, para a TAP, pelo fecho da pista do Aeroporto poderiam ascender a um montante compreendido entre 47,6 e 95,2 milhões de euros. Cumpre notar que, além do impacto financeiro, o fecho da pista do Aeroporto obrigaria todas as companhias aéreas à elaboração de um novo desenho de rotas, o que implicaria ter menos oferta para os passageiros. De referir que a possibilidade de execução de voos durante o período noturno permite, atualmente, uma execução elevada de voos de escala e conseqüentemente o transporte de mais passageiros.

Relativamente ao *impacto do fecho da pista para a economia portuguesa*, importa referir que, por referência ao período entre 2015 e 2019, cada avião da TAP gerou (i) para a TAP: 36 milhões de euros em receitas e 76 postos de trabalho, (ii) para o setor do turismo: 26 milhões de euros em receitas e 567 postos de trabalho, (iii) para outros setores: 31 milhões de euros de receitas e 1.000 postos de trabalho, e (iv) 24 milhões de euros em impostos e contribuições (IVA; IRS; IRC; Segurança Social).

Cumpre também destacar que o encerramento da pista durante o período noturno poderá pôr em causa a execução de voos que, além de transportarem passageiros, também transportam carga urgente, podendo assim comprometer-se o transporte de produtos perecíveis, tais como alimentos ou produtos farmacêuticos, bem como a sua entrega quotidiana, condicionando várias cadeias de distribuição de bens essenciais.

Por referência ao ano de 2019, o encerramento da pista durante o período noturno implicará, num ano não afetado pela pandemia Covid-19, a não execução de, pelo menos, 2574 voos (programados), cujo impacto económico deve ser avaliado tendo em conta os valores *supra* referidos.

De referir ainda que também os passageiros serão negativamente afetados pelo fecho da pista durante o período noturno, porquanto tal (i) implicará uma redução dos voos de ligação que permitem ao passageiro chegar ao destino nas primeiras horas da manhã seguinte, (ii) obrigará a pernoita, que pode ser frustrada em alturas de maior fluxo, compelindo os passageiros a permanecer no Aeroporto, com as consequências negativas daí decorrentes, e (iii) imporá a necessidade de providenciar alimentação aos passageiros, o que poderá não ser possível em determinados horários.

Por fim, cumpre ainda notar que, em 2019, um número assinalável de voos da TAP que estavam programados para o período diurno e foram efetuados em período noturno, se deveram a causas maioritariamente alheias à TAP, relacionadas com ineficiências do Aeroporto e com problemas de gestão de tráfego aéreo.

Contudo, atendendo à pandemia Covid-19, não se prevê, pelo menos no curto prazo, que a procura atinja os picos de outrora, pelo que não se espera que as ineficiências do Aeroporto e os problemas de gestão de tráfego aéreo tenham, proximamente, o mesmo impacto que nos anos transatos, sendo expectável, no imediato, uma melhoria significativa da operação no Aeroporto.

Não podemos, porém, ignorar a experiência passada e a necessidade de realizar, em período noturno, movimentos aéreos que estavam programados para o período diurno, por motivos maioritariamente alheios à TAP. Tal evidencia que, antes de qualquer tomada de decisão relativamente aos voos noturnos, é necessário tornar a estrutura aeroportuária mais eficiente.

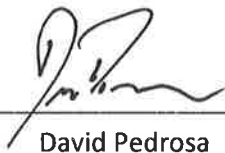
Em suma, a TAP entende que a imposição das restrições, vertidas nos Projetos de Lei, não acautelam o impacto positivo que o transporte aéreo tem na economia nacional, desconsiderando por completo medidas eficazes de mitigação do ruído e de proteção do meio ambiente (como as que acima se identificaram e de que são um exemplo paradigmático o investimento significativo feito pela TAP nos últimos anos em aeronaves muito mais eficientes do ponto de vista ambiental), sendo desajustada à realidade da aviação civil portuguesa, que carece urgentemente, e em primeiro lugar, de melhorias, nomeadamente na infraestrutura aeroportuária.

Esperamos que este contributo da TAP possa ser útil aos trabalhos do Grupo de Trabalho “Voos Civis Noturnos” da Comissão de Ambiente, Energia e Ordenamento do Território da Assembleia da

República, permanecendo à disposição de V. Exa. e desse Grupo de Trabalho para quaisquer esclarecimentos adicionais que entendam oportunos.

Com os nossos melhores cumprimentos e elevada consideração,

Transportes Aéreos Portugueses, S.A.



David Pedrosa
Administrador



Raffael Quintas
Administrador



Ramiro Sequeira
COO