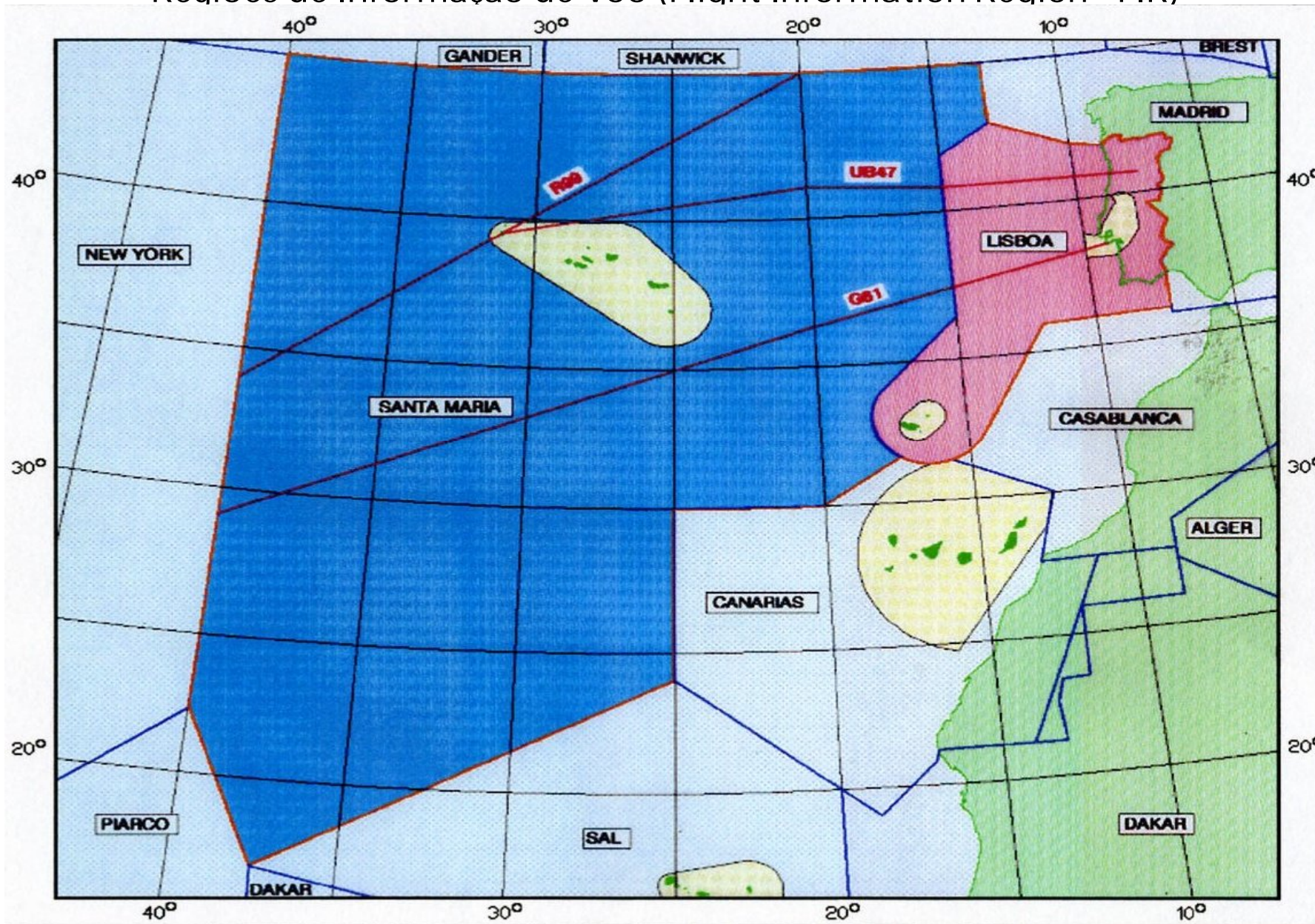


Comissão de Economia e Obras Públicas

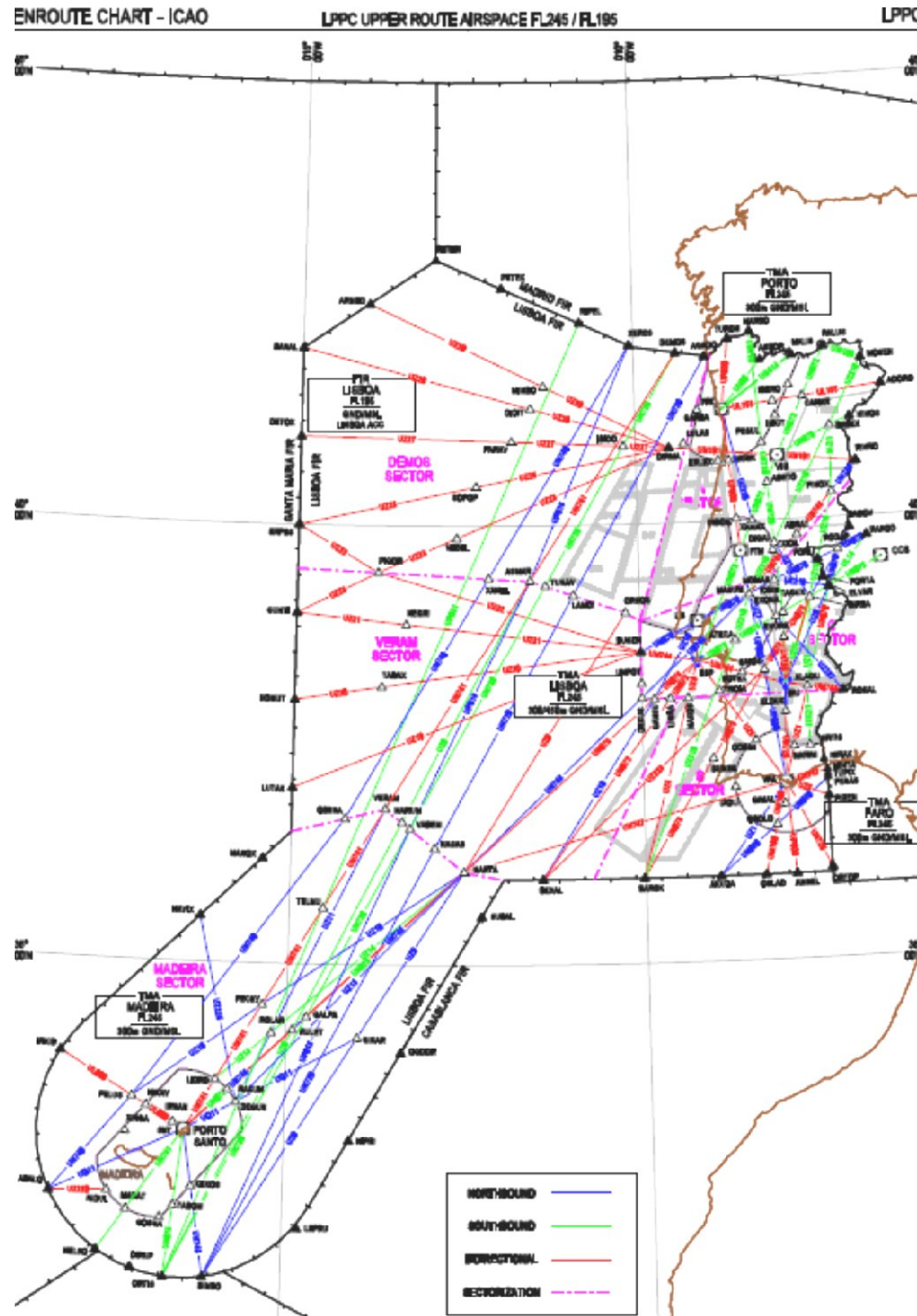
Audiência de dia 03 janeiro 2012

Regiões de Informação de Voo (Flight Information Region - FIR)



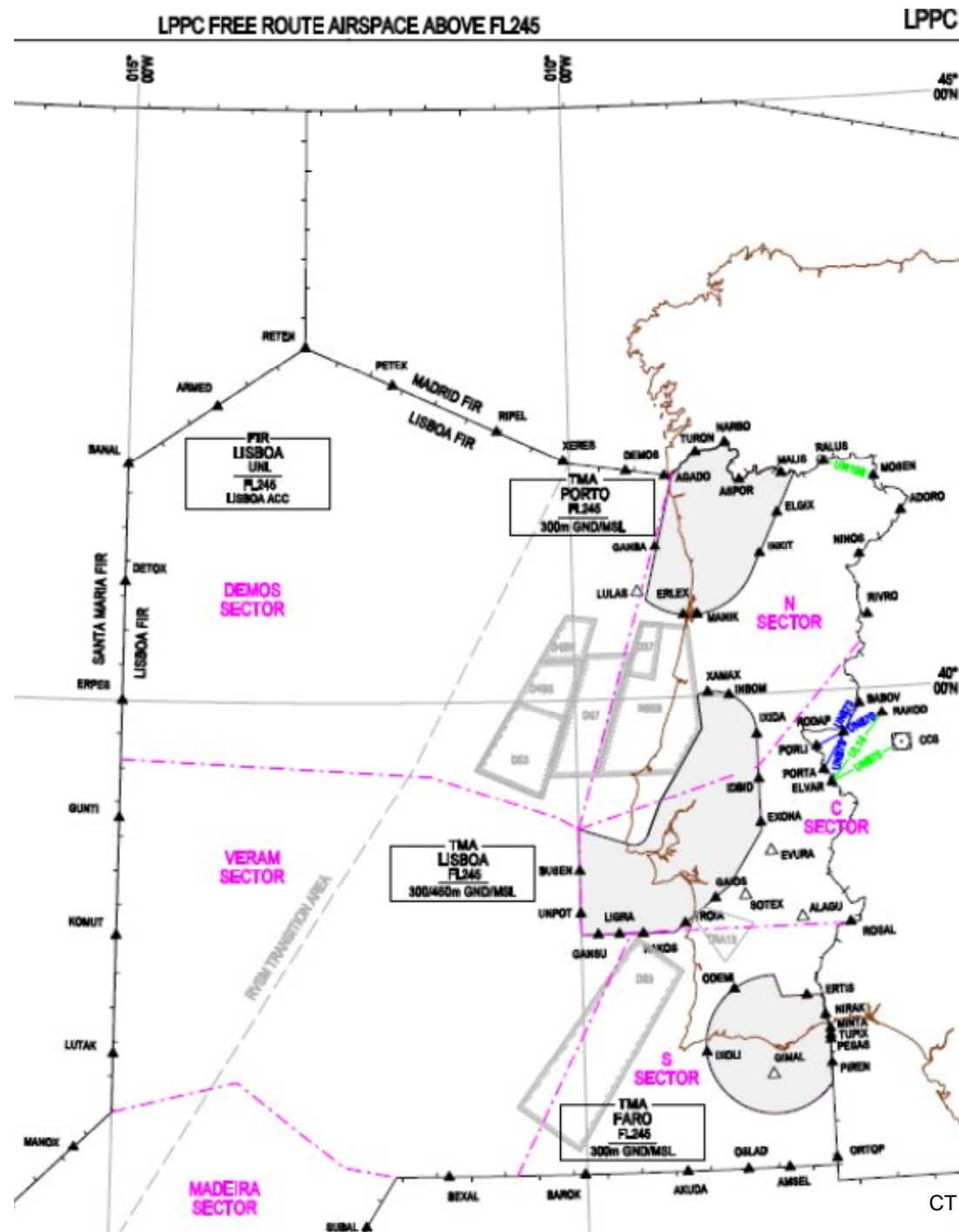
FIR de Lisboa

Carta do Espaço Aéreo Superior anterior ao "Free Route"



FIR de Lisboa

Carta do Espaço Aéreo Superior após o "Free Route"





Unid: milhares de euros

Esforço Financeiro Público			
	2008	2009	2010
Indemnizações Compensatórias			
Subsídios ao Investimento			
PIDDAC			
FEDER			
Fundo de Coesão			
Outros Comunitários			
Outros Nacionais			
Dotações de capital			
Assunção de Passivos			
Regularização de Situações do Passado			
Pagamentos do Estado em Execução de Garantias			
Empréstimos Directos do Tesouro			
Outras operações públicas não reembolsáveis			
Outras operações públicas reembolsáveis			
Total	0,00	0,00	0,00
Esforço Financeiro do OE (bruto)	0,00	0,00	0,00
Dividendos (remuneração dos capitais investidos)	11.030,90	3.028,34	1.974,92
Esforço Financeiro do OE (liquido)	-11.030,90	-3.028,34	-1.974,92
	a)	b)	c)
Garantia de empréstimos			
Concedidas no ano			
Stock de garantias concedidas			
Acréscimo liquido no ano			

Acordo Multilateral sobre Taxas de Rota

Resolução da Assembleia da República n.º 35/2001

Aprova, para ratificação, o Protocolo que Consolida a Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EUROCONTROL», de 13 de Dezembro de 1960, na sequência de diversas modificações introduzidas, e adoptado em Conferência Diplomática reunida em Bruxelas, em 27 de Junho de 1997, e respectivo Protocolo Adicional, referente à substituição do Acordo Multilateral Relativo a Taxas de Rota, de 12 de Fevereiro de 1981, ratificado em Portugal, em 2 de Maio de 1983

Artigo 1º

1. (...) as Partes Contratantes acordam (...)

i) Em implementar uma política comum para o estabelecimento e o cálculo das taxas impostas aos utentes das instalações e serviços da navegação aérea de rota, a seguir denominadas 'taxas de rota';

2. A Organização [Eurocontrol] dispõe de três órgãos:

a) Uma Assembleia Geral que constitui o órgão responsável pela elaboração e a aprovação da política geral da Organização, incluindo:

i) A política comum relativa às taxas de rota e as outras actividades da Organização no domínio das taxas de rota;

Artigo 2º

1. A Organização fica encarregada das seguintes tarefas: (...)

q) Estabelecer, facturar e cobrar as taxas de rota, por conta das Partes Contratantes que participam no sistema comum de taxas de rota, nas condições previstas no anexo IV;

Artigo 5º

3. Para as questões relativas ao Sistema Comum de Taxas de Rota, a Assembleia Geral e o Conselho são compostos por representantes das Partes Contratantes que participam no Sistema Comum de Taxas de Rota nas condições previstas no anexo IV.

Acordo Multilateral sobre Taxas de Rota

Artigo 6º

2. Para formular a política comum relativa às taxas de rota, a Assembleia Geral, nomeadamente:

- a) Estabelece os princípios que regem a determinação dos custos imputáveis aos utentes pelas Partes Contratantes e pela Organização a título da utilização das instalações e serviços de navegação aérea de rota;
- b) Determina a fórmula de cálculo das taxas de rota;
- c) Determina os princípios aplicáveis em matéria de isenção das taxas de rota e pode ainda decidir que, para determinadas categorias de voos assim isentos do pagamento das taxas de rota previstas no anexo IV, os custos incorridos a título das instalações e serviços de navegação aérea de rota possam ser directamente cobrados pelas Partes Contratantes;
- d) Aprova os relatórios do Conselho relativos às taxas de rota.



PRINCIPLES FOR ESTABLISHING THE COST-BASE FOR EN ROUTE CHARGES AND THE CALCULATION OF THE UNIT RATES

2.2. General provisions on costs

- 2.2.1. En route charges shall reflect the costs incurred either directly or indirectly in the provision of en route services, including the EUROCONTROL costs. The costs of en route services shall be financed by means of en route charges imposed on the users of en route services, and/or other revenues if appropriate without prejudice to the financing of exemptions of certain users of en route services through other sources of financing.
- 2.2.9. These costs shall be broken down into staff costs, other operating costs, depreciation costs, cost of capital and exceptional items including non recoverable taxes and custom duties paid, and all other related costs.

Doc. N° 11.60.01

October 2011 (EN)

Os custos dos serviços ATM (Air Traffic Management) na Europa (incluindo infraestruturas, pessoal e outros custos inerentes à operação) são suportados através de taxas de navegação aérea. Os serviços ATM são financiados segundo o princípio “utilizador-pagador”

Fonte: Eurocontrol – Central Route Charges Office (CRCO)

Os prestadores de serviços de navegação aérea recuperam os custos associados às infraestruturas e serviços colocados à disposição dos utilizadores do espaço aéreo através de taxas de navegação aérea.

Unidade de Serviço

é a unidade base que mede a “quantidade” de serviço disponibilizado/produzido, correspondendo à conjugação dos factores “*distância percorrida*” e “*peso máximo à descolagem*”

Nos termos em que o sistema está idealizado, uma “unidade de serviço” corresponde a uma distância de 100km percorrida por uma aeronave pesando 50 toneladas.

$$r_i = d_i \times \sqrt{\frac{MTOW}{50}} \times t_i$$

r_i – valor total ATM a pagar pelo voo

d_i – factor distância (kms/100)

MTOW – peso máximo à descolagem (em toneladas)

t_i – taxa unitária, ou seja, o preço a pagar por cada U.S.

Fonte: Eurocontrol – Central Route Charges Office (CRCO)

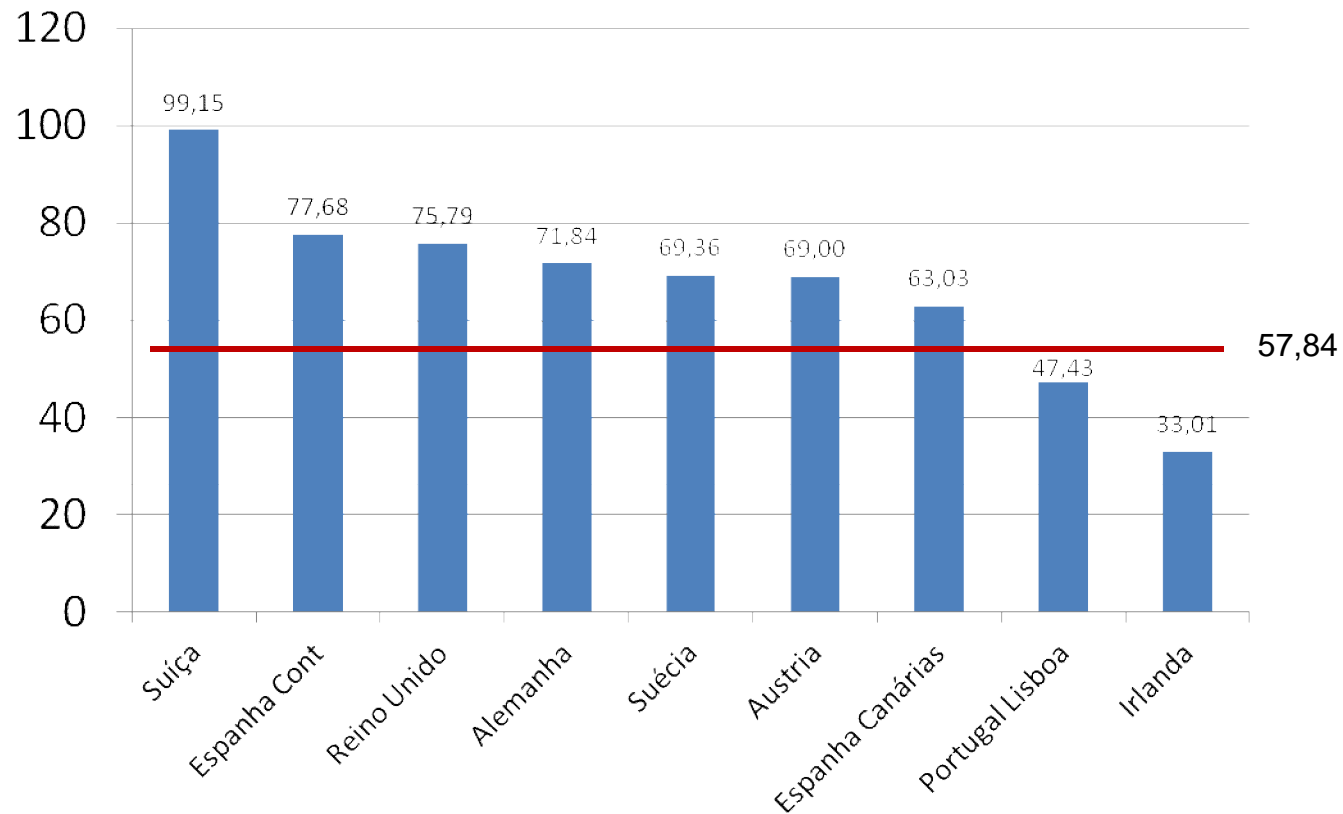
Indicadores de performance NAV 3º Trimestre 2011 (acumulado)

	2011	2010	Var
Movimentos	469.632	445.346	5,45%
Unidades de Serviço	5.267.358	4.942.493	6,57%
Kms Controlados	290.592.188	272.684.330	6,57%
Massa Salarial (k€)	61.799	65.512	- 5,67%

(k€)	2011	2010	Var
Total Rendimentos	106.761	138.658	- 23%
Total Gastos	103.113	134.830	- 23,5%
Resultado Ex-Impostos	3.648	3.828	- 4,7%
Resultado Líquido	2.374	2.849	- 16,7%

Fonte: NAV Portugal – COGEST/SIGI (Novembro 2011)

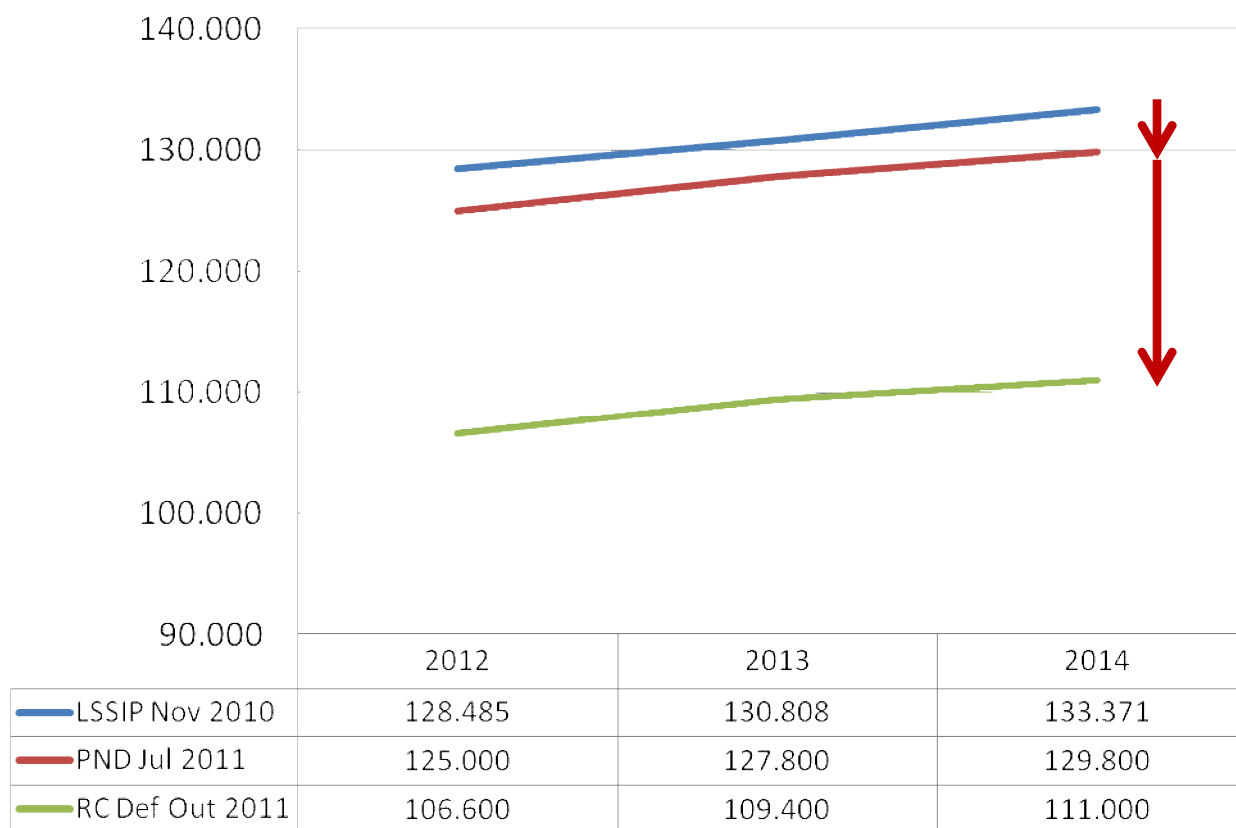
Comparativo Taxas Unitárias Nacionais 2011 (€)



Taxa Unitária de Portugal (Lisboa) é, em 2011, **18% inferior à média europeia**, havendo um diferencial ainda maior para os países benchmark

Custos Nacionais Portugal LIS

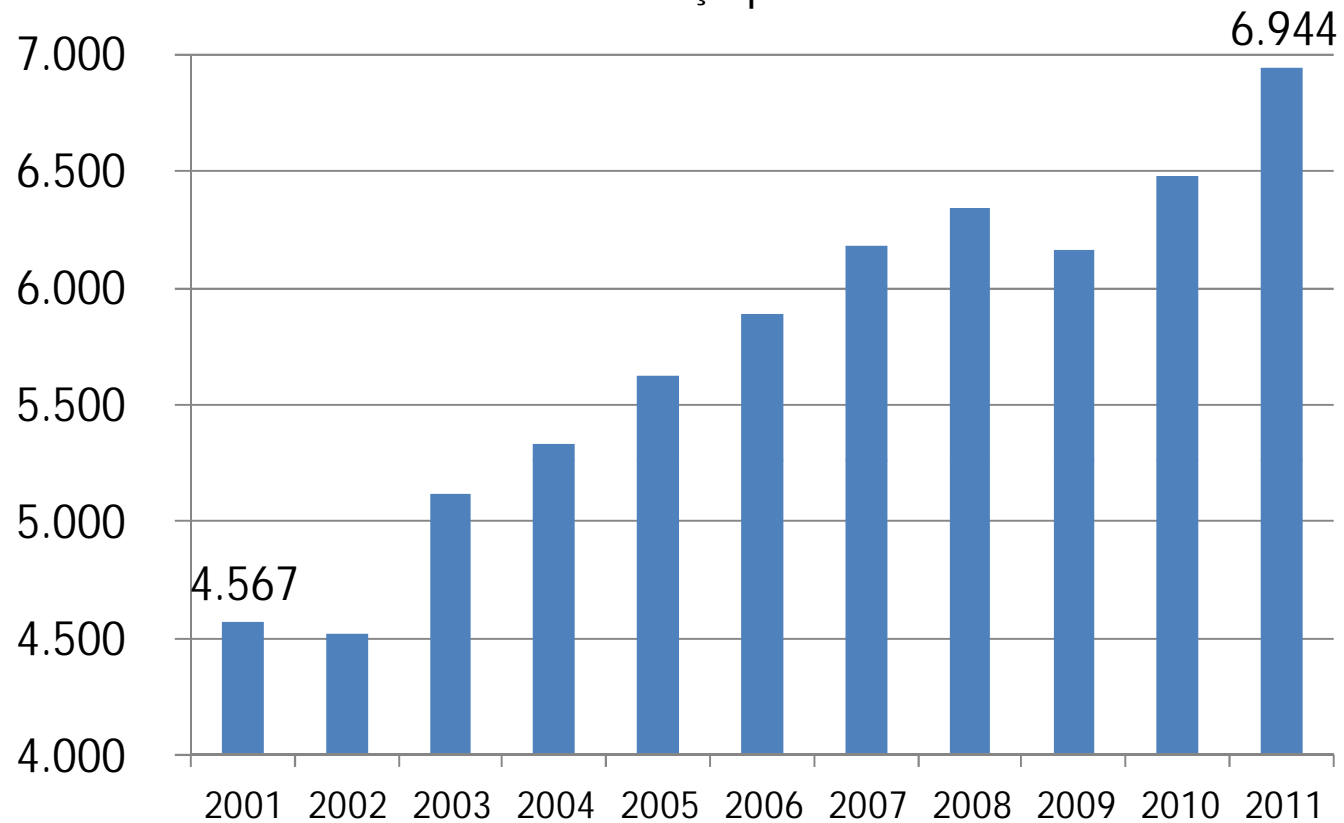
versões apresentadas entre Nov 2010 e Nov 2011



Fonte: Eurocontrol e NAV Portugal

CT NAV Portugal

Unidades de Serviço por Colaborador



Unidades de Serviço por colaborador aumentaram **52%** entre 2001 e 2011

LOCAL ATFM EN-ROUTE PERFORMANCE

7.2.26 Despite the severe increase of en-route ATFM delay in 2010, the vast majority of ATC units including the ACCs in the UK, Italy, Czech Republic and Portugal, to name a few, continued the improvements made in previous years or maintained a constant good level of performance in 2010.

EN-ROUTE AIRSPACE DESIGN

7.4.9 There are a number of positive examples where the deployment of new concepts at local level shows clear benefits. Figure 7-15 shows substantial flight efficiency improvements from the free route selection initiatives in Portugal (starting in May 2009), Ireland (starting in December 2009), and Sweden (starting in January 2010).

10.3 En-route ANS cost-effectiveness analysis at State level

10.3.12 For seven of these States, actual 2009 en-route costs are both lower than planned in November 2008 and lower than 2008 actual en-route costs (see Quadrant II). This is particularly the case for Portugal (FIR Lisboa). At face value, this indicates a higher degree of reactivity and more flexibility to adapt to the significant decrease in traffic volumes.

RECOMENDAÇÃO DA COMISSÃO

de 23 de Novembro de 2011

sobre a revisão dos objectivos previstos nos planos de desempenho em aplicação do Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão

3. Ao adoptarem objectivos de desempenho revistos, os Estados-Membros em causa deverão garantir que as recomendações constantes do relatório de avaliação elaborado pelo órgão de análise do desempenho sejam tidas em conta.

Em particular, tendo tomado nota das circunstâncias de cada Estado-Membro:

- e) A Bulgária, a Eslováquia, a Eslovénia, a Estónia, a Finlândia, a França, a Hungria, a Itália, a Letónia, Malta, Portugal, o Reino Unido, a República Checa e a Roménia deverão reavaliar a dimensão e a necessidade dos investimentos que permitirão atingir os objectivos de desempenho no período de referência, tendo em conta a possibilidade da sua racionalização no contexto dos blocos funcionais de espaço aéreo ou de projectos regionais.

tego aereo), ao aumento da produtividade e a racionalização dos investimentos no contexto do estabelecimento de blocos funcionais de espaço aéreo;