



Comissão de Economia e Obras Públicas

Audiência de dia 03 de janeiro de 2012



MEMORANDO

1. A NAV Portugal E.P.E. foi criada em 1999, por cisão da ANA, tendo como atribuição “explorar e desenvolver, em moldes empresariais, as infraestruturas e serviços de apoio à navegação aérea”, em cumprimento das normas de convenções internacionais ou de organizações internacionais de aviação civil de que Portugal seja respetivamente subscritor e Estado Membro, bem como de âmbito nacional estabelecidas e/ou propostas pelo INAC ao Governo Português.
2. Desenvolvendo a sua atividade num sector muito específico, a NAV Portugal é regulada económica e operacionalmente segundo normas e padrões internacionais, conferindo-lhe características que a diferenciam claramente no conjunto das Empresas do SEE, em particular quanto à estrutura económica e financeira, sendo uma empresa estruturalmente não deficitária, não dependendo do Orçamento do Estado ou de quaisquer outras contribuições públicas.
3. Desde logo, a NAV Portugal distingue-se pelo seu desempenho económico e financeiro, apresentando consecutivos resultados anuais positivos e reforçando de forma continuada a sua estrutura financeira. Nesta vertente, constata-se que a empresa - criada com um capital estatutário de 25 milhões de Euros - detinha capitais próprios próximo dos 43 milhões de Euros no final do seu primeiro ano de funcionamento (1999), chegando ao final de 2010 com capitais próprios que ascendem a cerca de 90 milhões de Euros.
4. Ao mesmo tempo que vem reforçando a sua estrutura económica e financeira, a NAV Portugal entregou ao acionista, ao longo desde tempo, mais de 23 milhões de Euros a título de remuneração dos capitais investidos, apresentando um valor médio de rentabilidade dos capitais próprios em torno dos 9%.
5. Desde a sua criação que a NAV Portugal tem sabido desenvolver e implementar projetos e soluções que a deixam particularmente bem colocada no contexto dos prestadores europeus, permitindo significativas reduções de custos aos operadores – caso do projeto Free Route Airspace Lisboa, pioneiro na Europa – e atrasos praticamente inexistentes, ao mesmo tempo que apresenta uma das maiores produtividades do continente europeu – colocando-se entre as oito empresas europeias de topo. Exemplo deste desempenho é o facto de o indicador “*Voos controlados por colaborador*” ter tido, nos últimos dez anos, um crescimento de cerca de 45 %, revelador dos substanciais ganhos de produtividade que têm sido alcançados.
6. Este bom desempenho tem sido possível, em grande medida, graças à existência de diálogo social e concertação permanentes entre a gestão de topo da empresa e os seus colaboradores, fatores geradores da paz social que tem propiciado condições para o



crescimento sustentado da NAV Portugal, não existindo registo histórico de conflitos ou perturbações sociais ou laborais graves.

7. Relativamente à sua estrutura económica e de acordo com os seus Estatutos, constituem receitas próprias da NAV Portugal “as taxas de rota devidas por cada voo efetuado no espaço aéreo das regiões de informação de voo sob jurisdição de Portugal”, bem como “outras taxas ou receitas resultantes da sua atividade, designadamente as devidas pelas operações de controlo de tráfego aéreo de aproximação e aeródromo”. Estas taxas são, respetivamente, designadas “Taxa de Rota” e “Taxa de Controlo Terminal”, regendo-se a sua aplicação pelas normas específicas da Eurocontrol, de que Portugal é Estado membro, conforme a política europeia comum na matéria.
8. De entre estas normas e nos termos previstos no Acordo Multilateral de Taxas de Rota e regulamentação conexas, destaca-se o facto de cada prestador de serviços de tráfego aéreo só poder imputar aos operadores – seus clientes – os custos em que efetivamente incorre na prestação do serviço. Os custos totais apurados de acordo com este princípio, atenta a procura prevista pelo próprio Eurocontrol, permitem a determinação da taxa unitária que constitui o preço a cobrar por cada unidade de serviço produzida/disponibilizada pelo prestador.
9. Ainda nos termos da regulamentação referida, os custos contabilizados para determinação do custo total dividem-se em cinco categorias: custos com pessoal, outros custos operacionais, depreciações/amortizações, custo de capital e custos excecionais.
10. Em consequência da aplicação dos princípios descritos nos pontos 7, 8 e 9, facilmente se comprova que a redução estrutural de custos em qualquer uma das rubricas mencionadas conduz, inexoravelmente, à redução da taxa unitária, ou seja, à redução do preço a cobrar pelo serviço prestado, não havendo ganho para a empresa ou para o acionista, mas tão somente para os operadores.
11. Exemplo disso é o facto de, em 2011 e em resultado das reduções impostas pelo Orçamento do Estado, se estimar entre 20 e 30 milhões de Euros o valor da sobrecobertura – termo utilizado para designar a obtenção de receitas superiores aos custos efetivos do serviço – que terá que ser devolvido aos clientes. Atendendo a que cerca de 85% das receitas da NAV Portugal são obtidas junto de operadores estrangeiros – a maior parte proveniente de sobrevoos, que nem sequer tocam o território nacional – a realidade aqui descrita tem como único resultado uma efetiva e contraproducente redução do valor exportado pela empresa e, em última análise, pelo país.
12. Acresce ainda que, fruto das reduções remuneratórias em vigor, se estima uma perda de vários milhões de Euros por parte do Estado em sede de IRS, bem como redução das receitas da segurança social. Como descrito no ponto anterior, esta redução de receitas do



Estado não será, sob nenhuma forma, compensada, pelo que haverá na realidade uma perda líquida do Estado.

13. Poder-se-ia colocar a questão da necessidade de redução de custos que conduzissem à redução da taxa unitária praticada pela NAV Portugal, por forma a torná-la comparativamente competitiva com os restantes prestadores europeus. Ora, verifica-se já hoje que a taxa cobrada pela empresa aos seus clientes é cerca de 20% inferior à média europeia, sendo ainda maior a diferença quando comparada com a nossa vizinha Espanha – potencial concorrente direto – ou com os prestadores com indicadores operacionais – produtividade e atrasos, por exemplo – semelhantes. Ou seja, também a este nível não existe fundamento para aplicação de medidas extraordinárias na estrutura de custos da empresa.
14. As taxas unitárias praticadas pela NAV Portugal e a forma como tem sido gerida e adaptada a estrutura económica da empresa têm sido objeto de consecutivos elogios por parte dos seus clientes nas reuniões anuais de consulta multilateral que precedem a fixação das referidas taxas. Esta realidade é a prova de que a NAV Portugal tem implementado um sistema equilibrado e que gera mais-valias e cria riqueza para todos os intervenientes: clientes, empresa, colaboradores e país.
15. Esta capacidade de adaptação, efetuada sempre que identificada a sua necessidade em função da evolução do mercado, ficou bem demonstrada em dois momentos críticos do passado recente: a queda de tráfego no Atlântico Norte que se seguiu ao 11 de Setembro de 2001 e a diminuição da procura em 2009 em resultado da situação económica mundial. Em ambas as situações, e de forma precisa, foram os próprios trabalhadores, através das suas organizações, a propor adaptações transitórias no regime de trabalho, tendentes a adaptar a oferta à procura.
16. Neste contexto, torna-se evidente que uma intervenção menos ponderada e desenquadrada da realidade do sector poderá vir a colocar em causa o equilíbrio do sistema, acabando por se traduzir em perdas para todos os interessados, incluindo o país.
17. É essencial que os decisores políticos tenham em atenção as particularidades desta empresa, no quadro do SEE, e que as orientações e decisões políticas e estratégicas possam acolher estas particularidades, devendo dar-se relevo ao facto de a NAV Portugal gerir, hoje, um sistema perfeitamente equilibrado e gerador de riqueza para todas as partes envolvidas e ser essencialmente uma exportadora de serviços altamente diferenciados e especializados, tendo os clientes estrangeiros um peso de cerca de 85% na sua estrutura de proveitos.

Face ao exposto, entendemos que a penalização gratuita dos trabalhadores e da empresa – isto é, sem benefício para o país, nem contributo líquido para os objetivos de redução do



défice e consolidação orçamental – para nós incompreensível e contraditória com as orientações políticas relativas ao crescimento e exportações, deve ser politicamente alterada com urgência.

Agradecemos a vossa melhor atenção na produção das necessárias adaptações legais.