



Pedro Aperta

AVIAÇÃO EXECUTIVA

Jactos dão mil milhões mas salários estão 2/3 abaixo da média da UE

Sector vale 0,7% do PIB português, acima da média da UE, mas salários são 66% mais baixos

Filipe Paiva Cardoso
filipecardoso@mediafin.pt

A aviação executiva traz para a economia portuguesa 1,1 mil milhões de euros medidos em valor acrescentado bruto, sensivelmente 0,7% do produto interno bruto (PIB) português, o que representa o peso mais elevado em termos relativos entre os países da União Europeia (UE) mais Suíça e Noruega, cuja média ronda os 0,2%. A conclusão é de um estudo da PricewaterhouseCoopers (PwC), a que o **Negócios** teve acesso. Para este impacto, aponta o relatório, em muito contribui o facto de Portugal ter a sexta maior frota de aviões executivos da Europa, com 174 jactos no final de 2007, 8% do total da frota existente na Europa.

Com 16 companhias dedicadas à aviação executiva com sede em Portugal, este sector emprega ao todo perto de três mil pessoas, refere a PwC, que calcula em 35 milhões de euros de salários directos gerados pela indústria, ou seja, cerca de 972 euros por trabalhador/mês, dividindo o total por 12 meses. Este valor fica, porém, bastante aquém dos ordenados médios pagos nesta indústria no resto da Europa, segundo cálculos do **Negócios** tendo por base os valores apresentados pela PwC.

Segundo estes, na Europa dos 15 – Áustria, Bélgica, Dinamarca, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Holanda, Portugal, Espanha, Suécia e Reino Unido – a aviação executiva empre-

OS EUROS VOAM...

€972
Salário Portugal
A aviação executiva dá 35 milhões/ano a três mil portugueses.

€2.867
Salário UE-15
A média de salários no sector da UE15, com Portugal, é de €2.868.

€1.389
Salário UE Leste
Média salarial do sector nos países que aderiram à UE em 2004.

ga 154 mil pessoas, que auferem 5,3 mil milhões de euros anuais, ou seja, uma média de 2.867 euros por empregado/mês, quase mais dois terços (cerca de 66%) do que o ordenado médio do sector em Portugal. Mesmo considerado apenas os países que aderiram à UE em 2004 – Bulgária, Chipre, República Checa, Estónia, Hungria, Lituânia, Letónia, Malta, Polónia, Roménia, Eslováquia e Eslovénia –, Portugal fica a perder. No conjunto referido de países, a média salarial ronda os 1.389 euros por mês, mais 43% portanto do que os valores pagos em Portugal.

No total da Europa, a aviação executiva, segundo a PwC, gerou 19,7 mil milhões de euros de valor acrescentado bruto para a economia, 0,2% do PIB europeu, valor que não tem em consideração os resultados líquidos gerados pelas transportadoras em questão.

Segundo a PricewaterhouseCoopers, e voltando a Portugal, dos 1,1 mil milhões de euros gerados pela aviação executiva no País, cerca de 300 milhões de euros são de impacto directo, 400 milhões de euros de impacto indirecto e outro tanto refere-se a impactos induzidos na economia.

O facto da NetJets ter decidido estabelecer a sua base principal em Lisboa, refere a consultora, em muito contribui para o peso deste sector em Portugal, já que quase 90% da frota de jactos executivos sedeados no País são da frota desta companhia aérea.

British negocia fusão com Qantas além da entrada na Iberia

A British Airways anunciou ontem que está a negociar uma possível fusão com a australiana Qantas Airways, não tendo porém avançado mais detalhes. Este é o segundo avanço da companhia britânica ao nível da consolidação, depois do início de conversações semelhantes com a Iberia.

Este poderá ser assim mais um passo na consolidação que a aviação vive actualmente e que, este ano, já passou por vários episódios de fusões e aquisições, como a intenção da Iberia controlar as “low-cost” Vueling e Clickair, a renovação do interesse da Ryanair pela Aer Lingus, noticiada segunda-feira, ou a fusão da Delta com a Northwest.

Aer Lingus não quer Ryanair

Sobre o negócio entre as “low-cost” Ryanair e Aer Lingus, Aisling Lyons, gestora de vendas da Aer Lingus apontou ao **Negócios**, à margem do congresso da APAVT [ver página 10], que a empresa “não quer ser comprada pela Ryanair” e que o relançamento da oferta por parte desta “poderá ser uma forma de destabilizar” a Lingus, numa altura em que “está a traçar a operação para a Primavera” de 2009. “Não é do interesse da Irlanda ter uma OPA hostil sobre a Aer Lingus, porque nós operamos 80% dos voos para Dublin. O Governo [irlandês] já disse que não e a Co-

missão Europeia também”, apontou Aisling Lyons ao **Negócios**. Saliu ainda que, apesar da oferta, “não nos sentimos incomodados porque é sinal de que somos uma boa companhia” e que o avanço da Ryanair é “apenas uma forma de eliminar concorrência, mas também é bom porque puxa as acções para cima”, admitiu mesmo, apontando que, no futuro, até poderá ser a Lingus, “quem sabe, a comprar uma companhia”.

Negócio com Iberia em curso

No comunicado sobre as negociações com a Qantas, os britânicos deixam claro que o início das negociações não implica a “garantia de que qualquer transacção venha a acontecer”, referindo que “um novo anúncio será feito na altura certa, se apropriado”, sendo ainda reforçado que as conversações de fusão com a Iberia continuam.

ATP/FPC



Não é do interesse da Irlanda ter uma OPA hostil sobre a Lingus porque operamos 80% dos voos para Dublin.

Aisling Lyons
Gestora de vendas da Aer Lingus

3 perguntas a...

LUIZ MÓR, ADMINISTRADOR DA TAP

“É evidente que não há lugar para todas as ‘low cost’”

Tem-se assistido a movimentos de consolidação entre as “low cost”. Esta tendência revela a fragilidade do modelo?

O mercado da aviação é muito sensível à escala. As empresas que ganham tamanho têm uma vantagem competitiva grande. E por isso é muito comum a mortandade de muitas empresas que não atingem dimensão. É uma tendência que vai continuar.

Mais acelerado nas “low cost”?

Acho que não. O que acontece nas “low cost” é um modelo que foi muito atractivo para investidores fazerem “start ups”. Contudo, é evidente que não há lugar para todas e, por isso, elas tendem em morrer. Isso não quer dizer que não continuem a coexistir empresas de nicho.

O modelo de levar as “low cost” para as rotas de longo curso, como pretende a Ryanair, é um modelo viável?

O que se observa é que o tema “low cost” tem um valor grande de marketing. Por isso, é muito comum as empresas replicarem esse nome para coisas que já eram feitas. Na actual definição de “low cost” penso que só cabe o modelo de voos de médio curso. Isto porque a complexidade que existe no longo curso não permite às “low cost” que se diferenciem das companhias tradicionais. O que também vemos é que muitos dos termos estão a ficar desgastados e muitos dos que se aplicam às “low cost” nós também os usamos. O facto de a TAP ser uma empresa tradicional não significa que esteja apegada a um modelo do passado.



O facto de a TAP ser uma empresa tradicional não significa que esteja apegada a um modelo do passado.