

NOVO AEROPORTO DE LISBOA - IATA APELA AO GOVERNO PORTUGUÊS

«A crise portuguesa e as exigências impostas pela troika conduziram o Governo a congelar o investimento no novo aeroporto de Lisboa, a principal infra-estrutura de desenvolvimento da TAP. Para a Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA), essa decisão poderá comprometer o crescimento do mercado nacional, mesmo num período em que a conjuntura está adversa. Desta forma, Tony Tyler, CEO da IATA, assegurou que numa situação como a que Portugal está a passar, o governo pode falar com as companhias aéreas, pois estas poderão estar disponíveis para investir. Na visão do líder da associação que reúne as maiores companhias aéreas do mundo, não investir não pode ser alternativa.

"A falta de um aeroporto contrai sempre o crescimento, por isso é importante que o Governo melhor a produtividade e os acessos ao mercado", detalhou o CEO da IATA, durante o *media day* que ocorreu na passada quarta-feira, em Genebra. E apesar de se mostrar agnóstico quanto à privatização dos aeroportos, de uma forma geral, foi dizendo que independentemente da decisão política, os "países quer sejam grandes ou pequenos precisam continuar a investir em infra-estruturas e as companhias pagam para isso, se elas forem consultadas até podem estar disponíveis para ter melhores condições nos aeroportos". E foi mais longe ao dizer que o que está errado "é quando os governos investem uma grande quantidade de dinheiro em elefantes brancos, ou quando não investem apesar das companhias reclamarem esse investimento".

No entanto, Portugal tem características específicas, uma vez que a principal companhia aérea do País tem falta de liquidez e em resposta a isso, Tony Tyler admitiu que "esse é um problema de alguns países em particular na Europa, e vai ser muito difícil". A opção do Executivo de escolher um aeroporto secundário em Lisboa, correndo às bases militares é vista com bons olhos pela IATA. Tony Tyler recordou que solução já foi adoptada com sucesso noutros países.

Sem receita para a situação da transportadora aérea nacional, O CEO da IATA admitiu que a privatização da TAP poderá melhorar o seu desempenho, uma vez que estar nas mãos do Estado "causa muitos constrangimentos", não só por não poder receber injeções de capital, mas também pela falta de flexibilidade de negócio. "A TAP luta como muitas outras pequenas companhias europeias para ter massa crítica e tem um pesado legado que tem a ver com a estrutura de custos e um ambiente laboral difícil, mas não gostaria de estar a prescrever nenhuma receita no caso da TAP", disse Tony Tyler.

Na sua visão, uma companhia para ser bem sucedida precisa "de liberdade para fazer negócios sem um enquadramento regulatório excessivo, mas a empresa também pode adquirir e desenvolver bens, sem um excesso de protecção do consumidor, regulação de mercado definida pela escolha dos consumidores e ter liberdade para atrair investidores, sejam estrangeiros ou domésticos de maneira a atrair o capital necessário".

O CEO da IATA recordou que os governos da Ásia "têm investido nas infra-estruturas, na capacidade dos aeroportos, nos serviços de navegação, mantendo as taxas baixas, deixando as companhias fazer o seu trabalho".

A crise europeia está a preocupar a IATA, de tal forma que a associação admite rever as suas previsões para o próximo ano. Tony Tyler admitiu que se a crise dos bancos se agudizasse no velho continente, as companhias aéreas poderiam passar de lucros, a perdas de 8 mil milhões de dólares. Para 2012, a IATA prevê um crescimento de 0,3% para a Europa, enquanto estima um crescimento global de 1,4%. No entanto, se os bancos entrarem em colapso, a organização estima uma quebra para a Europa de 1,7% e um decréscimo global de 0,5%.

Estas preocupações para a Europa poderão ser ainda mais relevantes para a TAP que prevê, para

2011, regressar aos prejuízos. O aumento do preço dos combustíveis e o incremento dos custos, causados por exemplo com as greves, deverá levar o negócio de aviação da TAP para o vermelho. recorde-se que nos últimos anos, a TAP SA, holding que agrega o negocio da aviação, tem conseguido garantir lucros, enquanto a SGPS é arrastada para perdas devido ao desempenho da Groundforce e da TAP Manutenção & Engenharia Brasil.»

Ana Torres Pereira, artigo publicado no "[Jornal de Negócios](#)"
(8 Dezembro 2011)