

"TRANSPORTE AÉREO E AVIAÇÃO CIVIL" EM DEBATE EM LISBOA

"Transporte Aéreo e Aviação Civil" foi o tema da terceira e última conferência do Ciclo "Transportes ao Serviço da Economia", numa organização levada a cabo pela Revista CARGO, a Associação Seaborne Portugal e a ADFERSIT, e com o apoio do Grupo de Transportes do Instituto Superior Técnico (IST) e da ESRI Portugal.

Uma vez mais a sala do Palácio da Independência tornou-se pequena para o número de pessoas que marcaram presença, certamente que atraídas pela qualidade dos oradores convidados.

A sessão começou com uma breve introdução de Jorge Dores (Contratação Pública e Transportes) que, em jeito de aperitivo, lançou o tema em discussão, lembrando que "o setor dos transportes está bem vivo" e tem "uma palavra importante a dizer no futuro do país".

Encarregue de abrir as hostilidades, **Maria de Fátima Rodrigues**, especialista em gestão aeroportuária e professora universitária, abordou a capacidade aeroportuária na região de Lisboa. Vincando a alteração de conceito e de funcionalidade dos aeroportos, que hoje "já não são apenas fornecedores de infraestruturas mas sim fornecedores de serviços, preocupando-se com a sua qualidade ou, num nível mais desenvolvido, locais de instalação de negócios", a oradora realçou que "no aeroporto de Lisboa não há condições para se chegar a esse último patamar de desenvolvimento". Posteriormente, a especialista em gestão aeroportuária analisou as perspetivas de evolução da procura internacional e, em particular, da procura no aeroporto de Lisboa: "Até 2042 o número de passageiros em Lisboa deve crescer 2,8% ao ano enquanto que a carga deve crescer 2,4%. Para 2012 já está anunciada a abertura de 453 novas rotas".

Destacando que "o nível de incerteza se agravou, sendo mais carregado porque o horizonte temporal dos investimentos nos aeroportos é muito longo, ao que se junta a mudança no custo e na estrutura do capital", Fátima Rodrigues lembrou que é "uma entusiasta" do projeto do Hub da TAP na Portela "porque alarga claramente o nosso mercado", mostrando-se exultante quanto "ao novo 'dono' da TAP e às suas intenções".

Maria de Fátima Rodrigues voltou então a atenção para a possibilidade de um novo aeroporto na região de Lisboa que retire tráfego do congestionado aeroporto da Portela: "Quanto à possibilidade de existir o aeroporto da Portela e mais um aeroporto complementar, parece-me que o ideal de localização desse seria a margem norte. É importante que se estabeleça uma distância máxima do aeroporto principal para não haver problemas como vemos no aeroporto alemão de Hahn face a Frankfurt".

Entre as hipóteses que se colocam, a oradora pegou na possibilidade do Montijo, até porque é uma das apresentadas pelo PET, apontando uma "outra opção que passa por uma pequena infraestrutura aeroportuária em Alcochete que penso ser uma hipótese a estudar", até porque, aponta, "há uma interferência no espaço aéreo em termos de aproximação à Portela e ao Montijo". Quando comparada a distância ao aeroporto principal, Fátima Rodrigues lembrou os "sete quilómetros" que separam o Montijo do Hub e os 22 a 29 entre este último e Alcochete.

Numa comparação direta entre Montijo e Alcochete, Fátima Rodrigues esclarece: Montijo tem vantagem em termos de acessibilidade e no custo de investimento; Alcochete tem vantagem na capacidade de expansão, na utilização futura do investimento inicial, no impacto ambiental, no risco de 'bird strike' e uma ligeira vantagem na capacidade de espaço aéreo. Nas infraestruturas a construir, as possibilidades equivalem-se. Lembrou ainda os "taxyways, plataformas de estacionamento de aeronaves, terminal de passageiros, acessos e parques de estacionamento, infraestruturas complementares e torre de controlo" como aquilo que deverá ser construído nesse aeroporto

complementar.

Por fim, a especialista em gestão aeroportuária estabeleceu objetivos a médio/longo prazo nas vertentes do serviço, da infraestrutura e dos desenvolvimentos tecnológicos: "Em termos de serviços, deve haver uma evolução do conceito de aeroporto para 'local de instalação de negócios', com a criação de cidades aeroportuárias. Na questão das infraestruturas, defendo um aeroporto único na região de Lisboa e no que diz respeito aos desenvolvimentos tecnológicos, deve-se melhorar a eficiência, preparar os recursos humanos, e internacionalizar a atividade".

Já no período de debate, e após troca de ideias com a audiência, a gestora aeroportuária aprofundou a questão da carga aérea no aeroporto de Lisboa: "A carga aérea está estagnada na Portela há 10 anos. Uma das razões para essa estagnação tem a ver com o facto de não termos companhias com aviões cargueiros nacionais. Demorámos muitos anos a construir um novo terminal de carga e, agora que está construído, a carga para lá chegar tem um percurso que não é eficiente porque quando foi construído não havia outro espaço".

Duarte Gomes, quadro da TAP, foi o segundo a tomar a palavra, começando com uma abordagem macroeconómica do setor onde lembrou que o transporte aéreo tem "uma elevada importância para a economia nacional e mundial". Posteriormente abordou a realidade atual das empresas de transporte aéreo portuguesas, TAP e SATA, que "têm hoje resultados de exploração muito próximos do break even", realçando que ao Governo cabe o papel de as ajudar "para que sejam mais competitivas e para que estejam ao serviço da economia nacional, ajudando a montante e a jusante", devendo "promover a sua sustentabilidade financeira e a sua recapitalização, algo que deverá passar pela reprivatização". Apesar dos aspetos menos positivos em termos de resultados, Duarte Gomes lembrou algumas das potencialidades da TAP, destacando que se trata da "companhia europeia líder nas ligações entre a Europa e a América do Sul, tendo ainda uma importante ligação a África, nomeadamente Angola". "Nos últimos 10 anos, a TAP mais que duplicou o seu volume de negócios, que hoje corresponde a 1,26% do PIB nacional, sendo a segunda maior exportadora portuguesa, atrás da Portucel e à frente da Autoeuropa", acrescentou.

Sobre a relação entre a TAP e o aeroporto de Lisboa, lembrou que este é "claramente o aeroporto que mais passageiros movimenta em Portugal, com quase 15 milhões no último ano" sendo que "as companhias de bandeira portuguesa" têm uma esmagadora supremacia nos aeroportos nacionais em termos gerais, fruto do peso da infraestrutura aeroportuária da capital. "Houve consequências muito positivas para a TAP com a implementação do seu Hub na Portela", concluiu.

Luís Reis Borges, com um vasto conhecimento do setor e da matéria em debate, ofereceu uma visão mais centrada no ponto de vista da gestão das infraestruturas aeroportuárias. "O planeamento das infraestruturas aeroportuárias deve ser feito a pensar no longo prazo. Tem que ser planeado com antecedência e envolvendo os vários atores. No imediato, tem que se racionalizar o que já existe. A 'engenharia' que hoje interessa é a engenharia colocada às mãos da racionalização do que já está feito", realçou o orador.

Sobre as futuras privatizações da TAP - sobre a qual se mostrou preocupado com o facto de que "quem parece disposto a dar mais pela TAP seja, porventura, quem menos fará por ela no futuro" - e da ANA e consequente alteração de visão e de objetivos, Reis Borges destacou que "o futuro 'dono' da TAP terá, certamente, uma visão própria sobre como a orientar" acrescentando que, tendo em conta a importância da TAP para a ANA, esta última também "não deverá adotar medidas que coloquem entraves a essa visão". "No entanto, sendo empresas diferentes, é natural que tenham medidas e ambições díspares", concluiu.

Fonte Revista Cargonews - Autor: Joni Francisco