



16:36h - 23/02/2011

## As questões de Luís Correia da Silva sobre transporte aéreo em Portugal

08:00h - 04/12/2008

A primeira temática que o responsável abordou, na sua intervenção como Key Note Speaker, no painel “Transporte Aéreo: Realidades e Desafios”, no Congresso da APAVT, tem em conta as acessibilidades e alternativas de transporte aéreo que sirvam o desenvolvimento do turismo português.

A permissão de partida do orador é que, com excepção das acessibilidades a Espanha, o país e os seus principais destinos turísticos regionais são altamente dependentes do transporte aéreo. Sendo assim, para o turismo nacional é importante, de acordo com Luís Correia da Silva, saber quais as possíveis repercussões e dimensão do impacto da actual crise económica na actividade e operação das companhias de transporte aéreo que servem o Turismo português, se a mesma se prolongar (1-2 anos) e que alternativas existem ou poderão ser desenvolvidas.

Em outro patamar, relativamente às “low cost” e “low-fare”, o responsável apela a um balanço do verdadeiro impacto destas operações no desenvolvimento turístico dos diversos destinos, e já agora, da relação custo/benefício dos investimentos realizados, visto que estas companhias começaram a operar os aeroportos dos principais destinos portugueses, desde há quatro/cinco anos (Lisboa, Faro, Porto e agora Funchal), com rotas a partir dos principais mercados emissores, tendo para isso diversos apoios directos e indirectos.

Ainda nesta vertente, Luís Correia da Silva considera que as “low cost” e “low fare”, em alguns destinos turísticos portugueses, substituíram com sucesso, companhias regulares e de operações “charter”, no entanto refere que é desejável perceber se é pretendido e possível que todos os destinos turísticos portugueses venham a ser servidos prioritariamente e preferencialmente por estas companhias. Ou seja, “qual o grau de dependência de operação destas companhias aconselhável para não deixar ultrapassar e evitar riscos de abuso de posição dominante?”, questiona o responsável.

Outro dos pontos levantados pelo responsável diz respeito à possibilidade (ou não) da criação de raiz, de uma alternativa de transporte aéreo regular ou “low cost”, com capitais maioritariamente portuguesas, e origem em Portugal, que sirva prioritariamente, os principais aeroportos de destinos turísticos urbanos ou de “resort”, a partir dos principais mercados emissores europeus ou vice-versa.

### TAP privatizada

Luís Correia da Silva passou depois para questões ligadas à TAP Portugal. O orador questiona então se independentemente do seu modelo de negócio, esta tem ou não um papel determinante na atracção e no transporte de turistas estrangeiros para Portugal, mantendo-se por isso um instrumento decisivo para o desenvolvimento do Turismo no país.

Na segunda questão, colocada na hipótese de uma eventual privatização da TAP e a consequente possibilidade de uma integração da companhia num “Mega Consórcio Europeu”, o responsável responde que acha necessário saber quais as possíveis repercussões de um tal cenário para o desenvolvimento do turismo português.

Ainda sobre a TAP e na perspectiva da futura privatização da TAP Portugal, detida a 100% pelo Estado português, “qual o racional da ANA também detida a 100% pelo Estado, e outras entidades públicas (Turismo de Portugal, Entidades Regionais de Turismo, Consórcios Públicos e Privados, regionais ou de destino), subsidiarem directa ou indirectamente companhias aéreas estrangeiras “low cost”, que competem “ferozmente” com a TAP nas mesmas rotas e mercados? As vantagens obtidas pelos e nos destinos turísticos compensam os prejuízos causados?”, pergunta o interlocutor.

### Os apoios financeiros da ANA

Relativamente à ANA, o orador também levantou determinadas questões, na ocasião. A primeira incide se continuará a ANA (estatal ou privada) a concretizar uma política comercial e de marketing, de atracção de novas companhias aéreas e apoio a novas rotas para os diversos aeroportos nacionais, assumindo-se como instrumento proactivo de promoção do turismo português? E, qual o referencial e quais os limites desta intervenção?

Para Luís Correia da Silva também é importante saber se continuará a ANA (estatal ou privada) a suportar os investimentos de modernização, a sustentar os custos de ineficiência, e a subsidiar a operação dos aeroportos nacionais com reduzido número de frequências diárias “e, por isso, pouco competitivos, mesmo quando eles se revelem estratégicos para o desenvolvimento do turismo português?”.

Outra das perguntas do interlocutor, tem em conta se “estará a ANA disposta a aceitar que os seus clientes (companhias aéreas e passageiros/turistas) estejam defendidos nos seus interesses e compensados pelos serviços que pagam pela utilização das suas instalações, através de S.L.A’s a celebrar com os operadores aeroportuários e a cumprir e a fazê-los cumprir rigorosamente?”.

Por último Luís Correia da Silva abordou o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) e, face aos atrasos verificados na decisão e na construção deste, o responsável pergunta se é admissível que os aeroportos espanhóis (Madrid, Barcelona) queiram assumir um papel mais activo como plataformas estratégicas na gestão do tráfego aéreo com origem, destino ou em conexão na Península Ibérica? “Quais as consequências de tal cenário para o turismo português?”, inquire o responsável. Ainda sobre a mesma temática o interlocutor afirma ser necessário saber se “é possível ou justificável o NAL sem a operação prevista após a expansão da TAP Portugal, ou sem uma companhia aérea alternativa à TAP Portugal, utilizando o NAL como “hub” de operações de médio e longo curso?”.

Ficou então uma questão final de Luís Correia da Silva, para ser analisada no futuro: “Será que as políticas aeroportuárias (novo NAL), de transporte aéreo, de transporte terrestre e rodoviário (TGV), de logística e de construção de acessibilidades, obedecem a uma visão, a uma lógica, estão pensadas de forma coerente e articulada e como tal, dão garantias de que os grandes investimentos a realizar vão, de facto, gerar os estimados e previstos benefícios e vantagens para o país?”.

Para o responsável é necessário perceber-se se o turismo português vai efectivamente sair beneficiado destes investimentos, “se as políticas que os determinam raramente integram ou consideram as condicionantes e oportunidades para o seu desenvolvimento”.

*Por Pedro Chenrim, em Macau, Congresso APAVT*