

POSIÇÃO PÚBLICA

Novembro de 1998

I - AEROPORTO DE PEDRAS RUBRAS

As infraestruturas aeroportuárias são de decisiva e crucial importância para o desenvolvimento das regiões em que se inserem e devem ser analisadas como tal.

No eixo La Coruña/Setúbal, isto é, numa faixa de 500kms de comprimento por 50kms de largura, vivem cerca de 12 milhões de pessoas. **Em nenhuma outra região da Península se encontra uma tão elevada concentração de pessoas e bens como na sua Fachada Atlântica.**

Interessante é notar que:

1. **O Aeroporto de Pedras Rubras encontra-se precisamente no centro dessa região (e a menos de 3kms do principal porto português - Leixões);**
2. **A menos de 1 hora de automóvel do Aeroporto vivem cerca de 3 milhões de pessoas e a menos de duas horas quase 5 milhões;**
3. De todos os aeroportos nacionais **é o que apresenta uma maior e mais equilibrada área de influência**, detendo por isso um **enorme potencial de crescimento**, assim se invista na melhoria das suas condições e na sua promoção; mais, **é o único aeroporto português que claramente inclui uma região espanhola na sua área de influência - a Galiza;**
4. A parte mais significativa das exportações portuguesas têm origem na Região Norte de Portugal, com todo o potencial de carga e tráfego associados.

É nesta linha que a Câmara de Comércio e Indústria do Porto tem vindo, nos últimos anos, a actuar junto da tutela no sentido do **reequipamento e requalificação do Aeroporto do Porto e do Porto de Leixões e da criação de uma Gare Ferroviária de mercadorias. Estes investimentos, se adequados, permitiriam criar nesta região uma plataforma multimodal de pessoas e bens**, com capacidade de atracção de tráfego não só internacional mas também intercontinental.

Mais cedo ou mais tarde o congestionamento do tráfego aéreo existente na Europa Central exigirá a transferência de fluxos intercontinentais para a sua periferia.

Dotar o Aeroporto de Pedras Rubras em especial e toda a região em geral, de condições infra-estruturais que lhe permitam bem posicionar-se **para a atracção de fluxos de pessoas, bens e capitais é imprescindível e mais que um imperativo regional, é de interesse nacional.**

Se o não fizermos, fá-lo-ão, disso não tenhamos dúvidas, os nossos vizinhos galegos, perdendo-se assim uma vantagem comparativa importante para o desenvolvimento da região e do país. É o nosso futuro e o dos nossos filhos que está em jogo !

É tempo de o Estado olhar a Região do Porto não como o principal polo do Norte de Portugal, mas sim como o de todo o Noroeste da Península Ibérica, dotando-o, portanto, das infraestruturas necessárias para tal.

Entende a Câmara de Comércio e Indústria do Porto que o **Estado Português não pode eximir-se das suas responsabilidades no que a estes aspectos diz respeito. Há que quebrar, de vez, a lógica de que o que se faz no Porto e no Norte deve ser feito em reduzida escala e à custa dos que cá vivem e o que se faz na região de Lisboa, se faça em grande escala e à custa de todos os contribuintes.**

Como polo de desenvolvimento da região e do país, pelo seu carácter estratégico, infra-estruturas deste tipo justificam o envolvimento do Estado, pelo que lhe competirá assumir os investimentos infra-estruturais necessários.

A privatização da gestão de aeroportos é a solução que tem provado ser capaz de introduzir dimensão adequada a este tipo de infra-estruturas, não só no que toca aos objectivos directos para que são criadas mas também para as prestações de serviços e efeitos multiplicadores que em torno de si geram.

Com uma tecnologia muito própria, a privatização de um aeroporto justifica a presença de um parceiro com experiência, em qualquer consórcio que venha a candidatar-se à sua **privatização, não sendo de excluir a presença de associações empresariais e de autarquias.**

2 - AEROPORTO DE LISBOA

Até ao momento ninguém tornou evidente a necessidade de um novo aeroporto para Lisboa. Continuamos a aguardar que a tutela nos habilite com informações, há muito tempo solicitadas, que nos permitam formar opinião e tomar posição.

Ainda assim não esquecemos que:

- 1. Nos últimos anos investiram-se na Portela muitas dezenas de milhões de contos e está previsto que os investimentos continuem.**
- 2. Não nos esquecemos, também, que nos últimos anos se investiram 6 milhões de contos em Tires, isto é, investiu-se num aeródromo municipal um montante igual ao que agora se anuncia para o Aeroporto de Pedras Rubras, o maior do noroeste da Península Ibérica...(!?)**
- 3. Há quem afirme não haver necessidade de construção de um novo aeroporto em Lisboa, e que uma nova pista paralela e uma nova aerogare resolveriam o problema. Para além disso, não é verdade que os aeroportos tenham necessariamente que se localizar fora das cidades.** Os avanços tecnológicos e as regras anti-poluição sonora em vigor, minimizam esses efeitos mantendo-se as vantagens que advêm da sua centralidade;

4. Segundo dados da TAP, de todos os passageiros que escalam a Portela, **apenas 70% têm a região de Lisboa por destino**, isto é, os restantes 30%, mais de 2 milhões de pessoas dirigem-se para outras regiões do país.

Ninguém tornou também ainda evidente que, caso se venha a comprovar a efectiva necessidade da construção de um novo grande aeroporto intercontinental em Portugal, esse aeroporto tenha necessariamente que se localizar na Região de Lisboa.

3 - LIGAÇÕES AÉREAS / TAP

Não confunde a Câmara de Comércio e Indústria do Porto as questões de tráfego com questões ligadas à infra-estrutura aeroportuária. Ainda que uma melhor infra-estrutura potencie o crescimento do tráfego aéreo, não seria pelo facto de se construir um enorme aeroporto no meio de um deserto, que as pessoas passariam a lá ir, pelo menos de imediato.

Ninguém duvida, nem pode pôr em causa, que uma boa base infra-estrutural é essencial para o desenvolvimento do tráfego internacional e intercontinental, até porque os custos de operação que as transportadores têm que executar e suportar num aeroporto bem apetrechado são substancialmente inferiores, assim os tornando mais atractivos.

Congratula-se a Câmara de Comércio e Indústria do Porto pelo facto de, finalmente, a TAP passar, ao que parece, a reger-se por critérios de economicidade e de mercado. Não esquece, no entanto, que **anos a fio foi a TAP sustentada por todos os contribuintes portugueses.**

Acresce que o volume e intensidade dos tráfegos dependem também de investimentos promocionais e de marketing, que à luz de conceitos de mercado são decisivos para dar a conhecer e promover os produtos e serviços de qualquer empresa.

Também durante anos e anos, a TAP, à custa de todos nós, através das suas estruturas comerciais em todo o mundo e dos meios à sua disposição, promoveu campanhas de marketing e promoção das suas linhas e destinos, mas tem de se perguntar:

- * Qual a percentagem de tráfego com destino a Lisboa, que se dirige especificamente a essa Região? Quais os destinos finais e peso dos restantes?
- * Quais os montantes de investimento promocionais, efectuados pela TAP, nos últimos dez anos ? Que percentagem desses investimentos têm sido alocados directamente à promoção das linhas com origem e destino no Porto? Em que mercados? Em que nichos?
- * Que formação específica tem o pessoal afecto à área comercial e de marketing da TAP, no sentido da promoção do destino Porto/Norte de Portugal ? Conhecem os Quadros Técnico/Comerciais da TAP, destacados no exterior, esta região, ou para ela são sensibilizados?
- * Que volume de investimentos e quantas acções de promoção foram efectuadas nos últimos anos, na Galiza? Que estratégia foi seguida? Que tipo de acções foram concretizadas?
- * Que política de preços tem sido seguida nos voos com origem e destino no Porto ? O nível de preços praticado é ou não concorrencial com Vigo, Lisboa e Madrid ?
- * É verdade que, ao contrário do que se tem dito, o espaço aéreo não está de facto totalmente liberalizado ? Qualquer companhia aérea pode escalar o Aeroporto de Pedras Rubras ?
- * Estando em determinadas épocas do ano, os voos para o Brasil, com origem no Porto, sistematicamente esgotados, porque não alocar um maior número de aviões a essas linhas ou efectuar complementarmente “voos charters” ?

Suspeitamos, para não dizer que estamos certos, **que outros destinos nacionais que não o Porto/Norte de Portugal, têm sido massivamente favorecidos, em termos de dotações e investimentos promocionais da TAP**, nos últimos 10 a 15 anos, com todos os enfiamentos daí decorrentes.

4 - CONCLUSÃO

De uma vez por todas há que perguntar aos Governos deste país, que modelo de desenvolvimento se pretende para o seu futuro.

Pretende-se um modelo sustentado por um único polo, - a capital - a exemplo do que se passa nos países subdesenvolvidos ?

Ou, pelo contrário, pretende-se um modelo de desenvolvimento baseado numa estrutura multipolar de cidades médias, descentralizada e desburocratizada, a exemplo dos países mais desenvolvidos ?

Se se continuar a optar pelo primeiro modelo, convém que se invista, já agora, no sector imobiliário da região de Lisboa, para que todos possamos ter oportunidade de para lá ir viver. **Só dessa forma a região de Lisboa terá condições de receber o restante da população portuguesa, que para a capital migrará nos próximos anos!**

Não estamos em áreas em que afirmações quase gratuitas se confundem com critérios de decisão. **Investimentos deste vulto e de tal importância estratégica exigem a ponderação de todas as alternativas e uma avaliação cuidada dos seus custos de oportunidade.**

A Câmara de Comércio e Indústria do Porto sente-se obrigada a exigir que nenhuma decisão estratégica seja tomada sem que todas as vertentes e consequências que dela emanam e para ela concorram estejam devidamente esclarecidas e acauteladas.