



CDS-PP MONTIJO

MOÇÃO SECTORIAL

Plano Estratégico de Desenvolvimento para o Transporte Aéreo

Subscritores:

Rui Cavaco, João Merino, Carlos Ferreira, Fernando Guerra, Nuno Caetano, Cristina Martins, Alexandra Silva, Luís Marques, Abílio Batista, Patrícia Batista, Carla Almeida, João Rodrigues



CDS-PP MONTIJO

Após 5 longas décadas de processos de tomada de decisão relativos à localização para o futuro Aeroporto de Lisboa e milhões de euros gastos em estudos técnicos, passando pela inusitada decisão pública do governo PS, em 6 de julho de 2005, de anunciar oficialmente a OTA como a nova localização do Aeroporto de Lisboa, configurando até à altura *"o processo democrático menos transparente em Portugal no pós-25 de abril"*, o que provocou um acordar do País para uma discussão generalizada e transversal, como nunca antes se vira em Democracia, sobre o custo/benefício dessa infraestrutura e as suas implicações para o futuro do País, chegando-se finalmente à solução, "Aeroporto do Montijo" em complemento à Portela.

Após o desvario de anos a fio de milhões gastos em estudos técnicos e polémicas decisões governativas, altamente condicionadas por interesses privados pouco cívicos ou menos claros, passando por projetos de obras públicas faraónicas como se estivéssemos no tempo de D. João V, onde T.G.V.s e novo Aeroporto de Lisboa se arrastariam por várias décadas de execução, estrangulando o crescimento de setores estratégicos do país, resultaram em tempos de desgoverno e comprovada má gestão do PS, que deixaram Portugal quase na 'Banca Rota' em junho de 2011, como todos sabemos.

Por outro lado, a ausência de sagacidade e inteligência de aprender com os próprios erros, tem levado todos os dias o atual governo PS, a evitar responder sobre *"Se este atual crescimento económico iniciado em 2014, seria possível sem a impopular e difícil austeridade dos anos da Troika?"*, o partido do Centro Democrático Social (CDS) no distrito de Setúbal defende que Não, um Não corroborado pelos principais organismos internacionais de desenvolvimento e gestão financeira. Os difíceis tempos de viver com o dinheiro e as condições da *Troika*, tiveram também o mérito de nos fazer voltar a focar no essencial e através da sociedade civil, trazer toda uma Nação para o debate público, com uma preocupada atenção e generalizado interesse comum, pelo território nacional, pelo seu ordenamento e principalmente, pela racional gestão do investimento público, com o dinheiro dos impostos de todos os contribuintes.

Na evidência do prejuízo Nacional para a economia e para o setor do turismo, que representa o anunciado e atual estrangulamento diário vivido no Aeroporto de Lisboa, assim como o evidente paradoxo da utilização das avaliações ambientais estratégicas, em que alguns autores se questionam sobre *"Será que a política ambiental está a fazer um bom serviço pelo ambiente?"* (Elling, 2007), em conjunto com o pós-Troika e a entrada de Portugal em ciclo de crescimento económico, empurraram definitivamente o governo PS, que infelizmente governa por pressão estratégica da *"geringonça"* em vez de por planeamento estratégico



CDS-PP MONTIJO

(pois este tem requisitos de médio/longo prazo), para a obrigação de ao fim de 5 décadas, tomar uma decisão sobre futuro imediato do transporte aeroportuário na área metropolitana de Lisboa, através do Aeroporto do Montijo em complemento ao Aeroporto da Portela.

Por incrível que possa parecer, tudo isto acontecerá a Sul, nas terras do "*...Jamais; Jamais...*", que em 23 de maio de 2007 o Sr. Ministro das obras públicas do PS, Eng.º Mário Lino afirmou, ridicularizando toda a região sul do Tejo e o Alentejo, acrescentando que aí não há escolas, nem hospitais, nem hotéis, nem pessoas, ao ponto de comparar a região Sul a um deserto.

Apesar do CDS, nunca concordar com decisões sobre o gasto do erário público que não sejam as melhores para Portugal e disso é prova, as detalhadas questões que o grupo parlamentar colocou ao Ministro do Planeamento e Infraestruturas em fevereiro de 2017, defende agora o CDS-Montijo, que em virtude da urgência pela iminente saturação da Portela, quase a atingir a sua capacidade limite de movimentos/hora e passageiros/ano, que o Aeroporto Complementar no Montijo é atualmente a melhor opção, a de menor custo para os contribuintes, a que trará novas oportunidades de desenvolvimento empresarial e de emprego na margem sul do Tejo, em que a perspectiva de longo prazo de um novo aeroporto metropolitano de Lisboa no espaço vizinho do Campo de Tiro de Alcochete, facilitará a decisão de deslocação ou implantação de novas empresas, para este novo foco estratégico no norte do distrito de Setúbal. Revelando de imediato a necessidade de redimensionamento dos transportes públicos entre as duas margens do Tejo, através do reforço das ligações fluviais e do “metro ligeiro de superfície” através da Ponte Vasco da Gama, colocando Montijo e Alcochete com um renovado papel na plataforma da rede nacional de transportes e no desenvolvimento económico futuro do norte do distrito de Setúbal e do sul do País, principalmente no setor do turismo.

Setor do Turismo que se apresenta como um importante pilar da economia nacional. A importância do transporte aéreo no desenvolvimento do setor do turismo não pode ser diminuída, nem deve ser subestimada a sua importância enquanto exportador de serviços, representando o volume de exportações em 2016 cerca de 1.8 mil milhões de euros. Considerando a importância crescente da indústria do transporte aéreo nos diversos setores da nossa economia, torna-se clara a necessidade de uma política cuidada que vise a maximização do impacto económico, da sustentabilidade e do desenvolvimento desta atividade, de importância estratégica para Portugal.



CDS-PP MONTIJO

A presente moção, pretende apoiar uma estratégia que evitando uma planificação centralizada, prime por incentivar quando desejável, apoiar quando oportuno, regular quando necessário, o desenvolvimento da indústria de transporte aéreo em Portugal, acompanhando o princípio do respeito pela iniciativa privada.

Podemos dizer com a satisfação de trabalho feito, que o Partido do Centro Democrático Social (CDS) tem estado na vanguarda do desenvolvimento a que hoje se assiste. Com um crescimento de tráfego em passageiros e movimentos que superou as projeções mais otimistas, fruto da inflexão de uma política de protecionismo para uma política que estimulou a iniciativa económica, de que é exemplo na transportadora porta-bandeira o programa *stop over*. São inegáveis consequências do processo de privatização desta e do contrato de concessão da ANA, o plano de expansão do Aeroporto de Lisboa com o associado desenvolvimento de um aeroporto complementar.

Mas este foi apenas o primeiro passo. Um passo, que colocou na esfera do estrito respeito pela autonomia das empresas, a responsabilidade das decisões económicas. Compete ao poder político a regulação necessária, para que num espírito de serviço às empresas e aos seus colaboradores, se garanta o desenvolvimento humano que deve ser o propósito do crescimento económico.

Não podemos de forma alguma, esquecer a nossa posição e enquadramento no projeto Europeu. Desta forma, a nossa estratégia não pode nem deve ser autista, mas de integração, desenvolvimento e cooperação com os restantes países, baseada no respeito pelos interesses mútuos. Neste ponto, a importância do estabelecimento e afirmação de Lisboa enquanto *Hub Europeu*, no âmbito dos mercados para os quais está vocacionada e a utilização das infraestruturas aeroportuárias, enquanto centros de distribuição de turismo, determina a necessidade de sustentar uma política de relações externas, que apoie a necessária consolidação de laços comerciais e estratégicos, com os países estruturantes da rede de transporte aéreo e desenvolva novas oportunidades, de acordo com os interesses decorrentes do nosso enquadramento no projeto Europeu.

Sempre defendemos a necessidade de reforçar a infraestrutura aeroportuária de Lisboa, com uma infraestrutura complementar. Esta não foi uma decisão simples, pois a solução apontaria para o desenvolvimento de uma infraestrutura de raiz, vocacionada para o desenvolvimento e afirmação do *Hub* de



CDS-PP MONTIJO

Lisboa enquanto *player* Ibérico e Europeu. Contudo, se esta seria a solução ótima na ótica do desenvolvimento da indústria enquanto garante da sua sustentabilidade e crescimento, a condição económica herdada do governo PS em 2011 não a permitiu, obrigando a optar por um ótimo condicionado, em prol de uma recuperação económica conseguida através do esforço de todos.

Assim, a decisão de um aeroporto complementar, assenta num racional financeiro cujo impacto económico, obriga a uma política cuidada de desenvolvimento da margem sul, da sua atratividade e projeção. Neste tipo de infraestrutura de transporte, podemos afirmar que a mesma representa uma mais-valia para região de implementação, mas não é menos verdade que a penalização dos principais indutores da atividade de *Hub*, como o *minimum connection time*, conduz a que a região tenha de desempenhar também um papel decisivo na sustentabilidade da infraestrutura e na estrutura de rede *ponto a ponto*, que será expectável desenvolver.

Contudo, e apesar do caminho iniciado pelo CDS no sentido da transferência de risco para o operador privado, não é garantido que a renegociação efetuada ao abrigo de uma visão de esquerda, não integre riscos para o Estado que devem ser acautelados. Não podemos ser alheios ao exemplo do aeroporto de *Ciudad Real* em Madrid, cuja dependência de uma só companhia se revelou catastrófica. Não podemos também ser alheios à possibilidade de transferir custos através de taxas para o aeroporto central de Lisboa, penalizando de forma desproporcionada as companhias vocacionadas para o tráfego de transferência, principal garante da robustez da rede.

Assim, considerando o enquadramento na estratégia Europeia para o Transporte Aéreo, através da leitura do documento “*Uma Estratégia da Aviação para a Europa*” da Comissão Europeia de 7.12.2015, que visa a competitividade e recolha dos benefícios de uma economia global através de:

- Disponibilidade de voos intercontinentais diretos;
- Aumento do número de passageiros;
- Valorização das empresas em Bolsa;
- Abertura do mercado Europeu a mercados seleccionados;
- EASA regulador das condições de segurança operacional, pública e ambiental;
- Abertura do mercado Europeu a mercados seleccionados.



CDS-PP MONTIJO

Consideramos que a Estratégia exposta tende a uma Liberalização Condicionada aplicada a dois níveis da cadeia económica do transporte aéreo, os sistemas de controlo de tráfego e as infraestruturas aeroportuárias. É expectável no futuro, assistir a quatro níveis de liberalização no setor, sendo estes por ordem decrescente:

- Ao nível das operadoras, substituindo nos acordos de tráfego futuros e eventualmente nos existentes, os Estados Europeus signatários por região Europeia. Permitindo o investimento estrangeiro não condicionado. Incentivo a novos operadores e novos modelos empresariais;
- Ao nível da gestão das infraestruturas aeroportuárias, mantendo a ressalva do interesse público em casos de comprovada necessidade;
- Nas Parcerias Público-privadas ao nível da gestão de espaço aéreo;
- No financiamento da indústria aeronáutica nas vertentes de interesse estratégico.

Este modelo económico tenderá a pressionar custos nas operadoras, sendo possível uma externalização dos serviços quando mais competitivos. Privilegiando a infraestrutura como fator económico na regulação da rede, pode tender a aumentar a vantagem competitiva das plataformas consolidadas ou com capacidade de expansão, em detrimento das de menor dimensão. Neste contexto é possível assistir a uma regionalização dos aeroportos de menor dimensão, por pressão da eficiência de infraestruturas otimizadas ou com maior potencial de otimização e por pressão da intermodalidade, quando a distância entre estas racionaliza a utilização de meios alternativos de alimentação da rede.

No âmbito do *Plano Estratégico Nacional dos Transportes* aprovado na sequência da Resolução de Conselho de Ministros n°45/2011, de 10 de novembro para o horizonte 2011-2015, é publicado em abril 2014 pelo Ministério da Economia o *PET3+*, para o horizonte 2014-2020, que tem em conta o início do novo programa de financiamento comunitário 2014-2020, e o objetivo de criar valor para as empresas nacionais e para a Economia Portuguesa.

Neste documento, são preconizados como objetivos de longo prazo para o Transporte Aéreo:

- *“Uma rede de transportes e infraestruturas totalmente integrada na RTE-T (rede transeuropeia de transportes) e no Céu Único Europeu, promovendo o mercado único e a livre circulação de pessoas e bens.”*
- *“Uma rede de Aeroportos nacional competitiva, com capacidade para movimentação de passageiros e aeronaves que será expectável no horizonte 2050 e ligada à rede rodoviária e ferroviária pesada ou ligeira.”*



CDS-PP MONTIJO

- *“Uma posição de liderança no transporte aéreo entre a Europa e a América do Sul e África, através da dinamização de um verdadeiro Hub aeroportuário Português.”*
- *“Um sistema de controlo de tráfego aéreo totalmente integrado no Céu Único Europeu, contribuindo para o aumento da capacidade de espaço aéreo, redução de custos, aumento da segurança e redução dos impactos ambientais do setor.”*

Verifica-se que, das medidas preconizadas duas estavam em processo de implementação, estando presentemente a privatização da TAP concluída com alterações ao modelo previsto, em consequência da alteração de governo em novembro de 2015 e a criação do ANAC (Autoridade Nacional de Aviação Civil) que foi promulgada pelo DL n° 40/2015 de 16 de março.

Atendendo que a análise do Grupo de Trabalho para os Investimentos de Elevado Valor Acrescentado (GTIEVA) para o setor, teve como base o plano estratégico elaborado pela ANA no âmbito do contrato de concessão, é através do gestor aeroportuário que se efetua a consulta aos operadores, enquanto clientes finais da infraestrutura. Salientamos que o modelo implementado de concessão, implica que o investimento no desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias é privado. É também identificada a *“necessidade da introdução de um maior grau de concorrência”* no setor das atividades de *handling*.

Que futuro, riscos e oportunidades?

A análise *SWOT* apresentada no *PET 3+*, para o setor do transporte aéreo e aeroportuário, identificou:

Pontos Fortes:

- *“Qualidade dos Aeroportos Portugueses reconhecida a nível internacional.”*
- *“Perspetivas de crescimento futuro no tráfego aeroportuário nos segmentos de passageiros e carga.”*
- *“Ligação dos aeroportos à rede de metro de Lisboa e Porto, enquanto fator competitivo para o turismo nacional e regional. (porta de entrada para o país)”*
- *“Ligações à rede rodoviária nacional.”*
- *“Aumento do número de passageiros movimentados nos aeroportos Portugueses*
- *“Maior atratividade de companhias aéreas: reforço da operação de companhias já instaladas nos aeroportos portugueses e instalação de novas companhias aéreas.”*
- *“Otimização das infraestruturas existentes.”*



CDS-PP MONTIJO

Pontos Fracos:

- *“Capacidade ao nível do número de movimentos por hora para carga e passageiros de algumas infraestruturas aeroportuárias.”*
- *“Espaço para a instalação de empresas integradoras/operações dedicadas no segmento de carga.”*
- *“Espaço para estacionamento de aeronaves.”*
- *“Falta de dinamização comercial de infraestruturas já existentes.”*
- *“Insuficiência de espaço para a expansão do atual aeroporto de Lisboa.”*
- *“Falta de ligação do aeroporto de Faro à rede ferroviária nacional.”*
- *“Fracas procura dos aeródromos municipais.”*
- *“Heterogeneidade da procura das grandes infraestruturas aeroportuárias (peak vs. off-peak)”*

Oportunidades:

- *“Posicionamento geoestratégico de Portugal enquanto hub para as ligações aéreas entre a Europa e a América do Sul e África.”*
- *“Dimensão, crescimento e potencialidades do setor do turismo.”*
- *“Implementação da iniciativa do Céu Único Europeu, prevendo-se a triplicação da capacidade do espaço aéreo, reduzindo para metade os custos associados à gestão de tráfego aéreo.”*

Ameaças:

- *“Risco de desvio de tráfego aéreo para a infraestruturas aeroportuárias de outros países que também utilizem com o sistema hub-and-spoke.”*
- *“Concorrência das infraestruturas aeroportuárias europeias, em especial da Península Ibérica.”*



CDS-PP MONTIJO

O CDS-PP Montijo propõe:

1. Proteger os interesses públicos no plano financeiro.

Garantindo um balanço positivo para os cofres públicos do contrato de concessão, protegendo os efeitos benéficos do mesmo, assegurando a continuidade dos resultados obtidos pela política de privatização do setor. (Legenda)

$$Rt \geq \sum_{i=0}^n \frac{Pt}{(1+t)^i}$$

Protegendo o interesse público, promovendo políticas de investimento que maximizem o desenvolvimento económico, nomeadamente através do apoio ao investimento tecnológico, sustentado na requalificação e formação de quadros, com vista ao estabelecimento de competências no tecido empresarial da área metropolitana.

2. Proteger os interesses públicos no plano económico.

Garantindo as condições para o desenvolvimento estruturado do *Hub* de Lisboa, enquanto modelo sustentável de desenvolvimento do setor e garante da contínua captação de tráfego.

Avaliando o impacto da divisão da operação considerando a impossibilidade de segmentar tráfego.

Garantindo a existência de uma análise custo/benefício "Portela + Montijo" / "Portela + Novo_Aeroporto_Lisboa (faseado)" de modo a quantificar potenciais perdas de eficiência da opção tomada.

Protegendo perdas por ineficiência resultantes de restrições de capacidade oferecida.

Prevedendo a capacidade de expansão futura, promovendo uma política de ordenamento do território que permita o desenvolvimento do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, quando reunidas as condições necessárias.



CDS-PP MONTIJO

3. Proteger o interesse público no plano operacional.

Garantindo uma solução que vise a maximização da segurança e da qualidade para os utentes, incentivando o fluxo de turismo e de tráfego de transferência, afirmando Portugal de forma competitiva na península ibérica, enquanto *player* do setor europeu.

Com este projeto, o Montijo, Alcochete e o norte do distrito de Setúbal, podem finalmente assumir um papel fundamental no crescimento económico da região, rompendo com décadas de estagnação e preconceito ideológico alimentador de quimeras. O CDS propõe soluções estratégicas planeadas, para um Portugal com um futuro mais sustentável e previsível, capaz de atrair mais e melhor investimento externo.

Legenda:

Rt – Retorno total i – intervalo de tempo
Pt – Proveitos totais t – taxa de atualização Σ - Somatório

O Rt - retorno económico total, deve ser superior ao somatório (Σ) dos proveitos totais de exploração (Pt) no intervalo de tempo i de l a u , considerando uma taxa de atualização t . Ou seja a renegociação de tempo de concessão, implica um acréscimo de receita à concessionária que deve ser compensado por um aumento de atividade económica e consequente aumento de receita em taxas e impostos, considerando a penalização por estrangulamento da operação e possível investimento adicional público, por isso o conceito de Rt .