



TÉCNICO

Transporte aéreo: estratégia e coerência

A reestruturação da TAP foi baseada no argumento público da sua importância para o país. Será possível que tão elevada importância possa ser definida sem estratégia?



Rosário Macário

O ano de 2020 tem sido particularmente ingrato para o transporte aéreo, com o impacto da covid-19 e respetivos confinamentos na redução da procura e consequente suspensão de operações. Em todo o mundo se observam quebras acentuadas de 75% de receita para as companhias aéreas e aeroportos e, nalguns casos, ainda mais. Mesmo as empresas internacionais com melhor *performance* económica se viram na necessidade imperiosa de serem intervencionadas pelos seus Governos, nas mais diversas formas, para que possam retomar o curso das suas estratégias e repor os níveis de desempenho.

Em todo o mundo observamos injeções de liquidez nas companhias aéreas. O Governo alemão injetou cerca de 20 bilhões de euros na Lufthansa. O Governo espanhol injeta cerca de 750 milhões de euros na Iberia e cerca de 260 milhões na Vueling. O Reino Unido injeta cerca de 1 bilhão de euros na British Airways. Os Governos francês e holandês injetam 10,8 bilhões na Air France-KLM.

Obviamente que uma análise mais profunda é necessária e exige saber o estado económico e financeiro em que estas empresas estavam antes da pandemia, e qual a forma adotada para a injeção de capital. A covid-19 não é responsável por tudo.

Importa perceber que os aportes de capital que o nosso Governo está a fazer para manter a TAP Air Portugal não são um caso de exceção – toda a Europa está

em situação idêntica, salvaguardadas as devidas proporções entre as companhias aéreas, onde a Iberia sobressai pela positiva com um valor relativamente baixo de injeção financeira.

A exceção em Portugal reside no estado de desorientação em que o setor mergulhou.

O acordo previsto para “salvar” a TAP prevê um empréstimo, de acordo com notícias publicadas, de cerca de 946 milhões de euros, com possível extensão de mais 254 milhões – ao todo, cerca de 1200 milhões, mas nada se sabe sobre a reestruturação da empresa, para que são estas verbas, quais os objetivos da reestruturação, qual a estratégia subjacente. Nenhuma resposta para todas estas e muitas outras perguntas que deveriam ser respondidas perante uma injeção financeira desta dimensão.

Pelo contrário, e por demais insólito, só se sabe que a reestruturação implica cortes nas rotas e nos recursos humanos, mas não se sabe para que serve essa reestruturação nem que objetivos temos. Esta operação foi baseada no argumento público da importância da TAP para o país. Será possível que tão elevada importância possa ser definida sem estratégia? Não é credível.

Mas o nosso estado de exceção neste setor não se limita à TAP.

A SATA, deixada em estado crítico há demasiado tempo não obstante o seu potencial e comprovada importância fundamental para a região, e detentora de um plano estratégico, pede apenas uma garantia para empréstimo de cerca de 166 milhões. Até parece pouco, no atual quadro do setor!

Mas como se articula a SATA com uma estratégia nacional de transporte aéreo? Também não sabemos.

O aeroporto do Montijo ora avança, ora recua, mantendo, aliás, o estilo dos últimos 50 anos de indecisão (espantemo-nos!). A covid-19 veio, infelizmente, aliviar a pressão da procura sobre o aeroporto de Lisboa...

O regulador ANAC mantém silêncio. O Governo mantém hesitações.

Tudo isto denota uma enorme desorientação no setor do transporte aéreo, uma total ausência de estratégia e uma incapacidade de realizar diagnósticos objetivos que sirvam de ponto de partida para uma reflexão estratégica competente e responsável.

Justiça seja feita, a ausência de estratégia no transporte aéreo em Portugal não é de agora, é de sempre, e é certa-

mente uma das causas de termos chegado ao atual estado do setor.

Não saber o que fazer não é crime. Não reconhecer essa limitação e não tomar ação de contingência é muito grave do ponto de vista económico, social e ético. Em síntese, é mesmo um desrespeito pelo cidadão que vai suportar com os seus impostos os muitos milhões que estão a ser aplicados neste setor, sem que se saiba porquê e para quê. É uma irresponsabilidade sem dono.

É necessário reunir os recursos humanos necessários e disponíveis no país (com independência: nas universidades, nos centros de investigação, no mundo empresarial) para produzir um diagnóstico e um plano estratégico para o transporte aéreo em Portugal.

Ainda que seja com o beneplácito da Comissão Europeia, não é legítimo continuar a resolver os problemas que surgem em sede de emergência, e sempre e só com uma única solução: cobrir défices. Num país com as carências que Portugal tem, o custo de oportunidade destas verbas é enorme e o cidadão tem o direito de exigir qualidade e transparência nas decisões tomadas.

Professora no Instituto Superior Técnico



O aeroporto do Montijo ora avança, ora recua

A ausência de estratégia no transporte aéreo em Portugal não é de agora, é de sempre