



**Fórum dos
Serviços, 25 de
Novembro de
2015**

Conectividade de Portugal ao mundo – estratégia para o transporte aéreo

Mário Lopes, Presidente da ADFERSIT
(mariolopes@tecnico.ulisboa.pt)

1 – Necessidade

2 – Objetivos

3 – Operação

4 – Infraestruturas

1 – Necessidade



Conectividade ao mundo para passageiros e mercadorias

- ⇒ Atracção de turistas, investidores, e talentos**
- ⇒ Ligação à diáspora**
- ⇒ Factor fundamental de desenvolvimento económico e social**

2 – Objetivos



Conectividade de Portugal ao mundo para passageiros e mercadorias

- ⇒ Ligações directas ao maior número possível de destinos**
- ⇒ Frequência**
- ⇒ Competitividade (custo, qualidade do serviço)**

3 – Operação



Atrair Companhias low-cost - ligações competitivas à Europa (ponto-a-ponto)

TAP – ligações ao resto do mundo e à Europa

- ⇒ com poucas excepções o tráfego directo para Portugal é insuficiente
- ⇒ atração de mais tráfego
- ⇒ ligações desses destinos à Europa
- ⇒ hub de Lisboa

TAP

- 1 - Empresa estratégica para a economia portuguesa
- 2 - Actua num mercado onde existe uma concorrência muito agressiva
- 3- A TAP é uma Companhia com dimensão (frota e tráfego) significativamente inferior à da concorrência

TAP	77 aeronaves	11,4 mppa
Ryanair	+ 300 aeronaves	105 mppa

- 1 TAP pública: não sobrevive sem ajudas do Estado
⇒ condicionadas pela UE (só 1 vez, implica reestruturação)

Sobrevivência da TAP ⇒ Privatização

- 2 ⇒ Condicionar a privatização

Comunicado da ADFERSIT

(19 de Dezembro de 2014)

A ADFERSIT recomenda ao Governo que:

- 1 – Venda a TAP a uma entidade interessada em manter e expandir o hub de Lisboa.
- 2 – Que a manutenção e expansão do hub seja acautelada explicitamente do ponto de vista contratual na medida em que for possível.

3 – Garanta que em possíveis futuras transações da empresa se assegure a manutenção do hub, eventualmente através do direito de preferência ou outro mecanismo

4 – Assegure condições para que, caso a existência do hub seja posta em causa (por exemplo por degradação da competitividade do mesmo por causas imputáveis à TAP), o Estado português possa proceder à resolução do contrato numa posição de força negocial

5 – O processo de privatização deve dar prioridade a um plano estratégico com uma visão clara alinhada com os interesses nacionais de longo prazo, e não às condições financeiras imediatas da privatização.

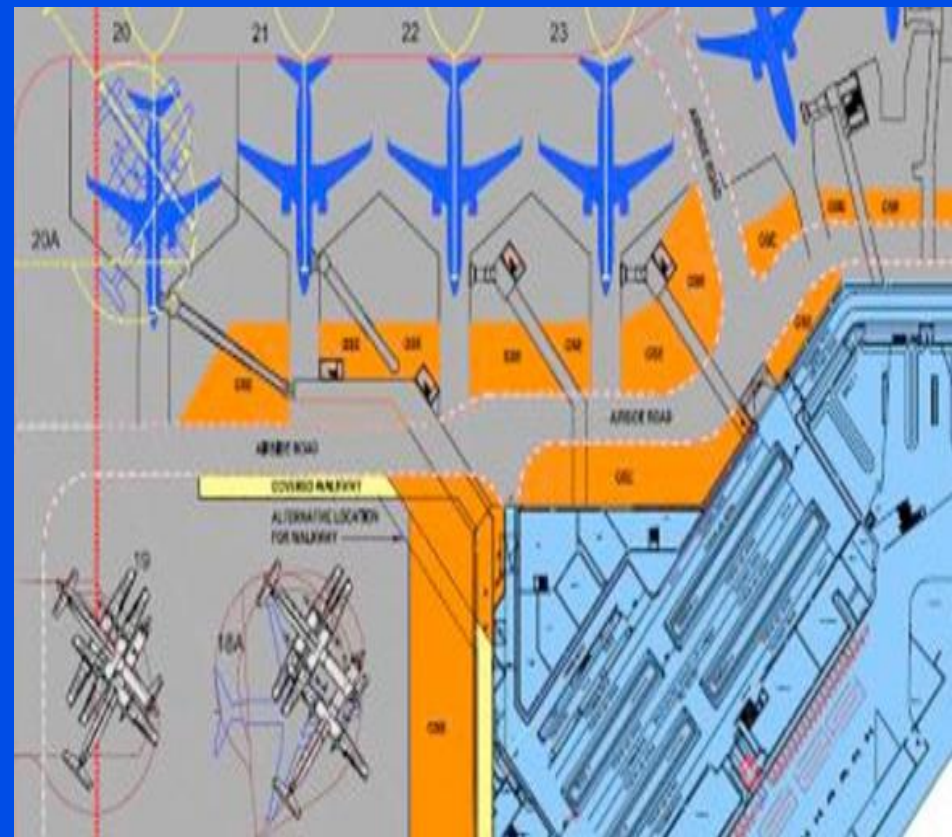
7 - Como a manutenção do hub também depende da qualidade dos serviços que o aeroporto presta ao tráfego de transferência, no âmbito do contrato de concessão da ANA o Estado deve monitorizar e garantir a qualidade futura desses serviços, nomeadamente através de indicadores da qualidade específicos para o processamento de passageiros em transferência e garantindo a capacidade aeroportuária às horas do dia em que o tráfego de transferência é mais intenso ⇒ NAL.

4 – Infraestructura

Terminal



Lado ar



Low-cost – tráfego ponto-a-ponto. Terminais simples, e funcionais (para minimizar custos), garantindo rapidez no embarque e desembarque (para minimizar tempo de imobilização dos aviões em terra)

Operação hub - TAP

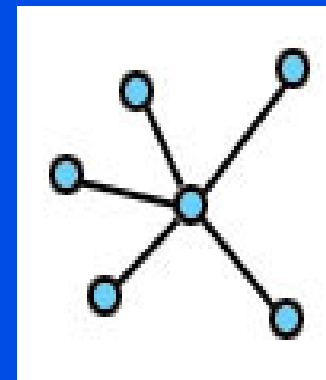
- competitividade $\Rightarrow$ minimizar o tempo de conexão (minimum connecting time) entre voos para os passageiros de transferência
- tendência para a concentração das operações em períodos específicos do dia
- exigências superiores de capacidade de movimentação e estacionamento simultânea de aeronaves, e movimentação de passageiros e bagagens em terra

Companhias full service – em geral requerem melhor serviço em terra que as low-cost (comércio, restaurantes, etc.)

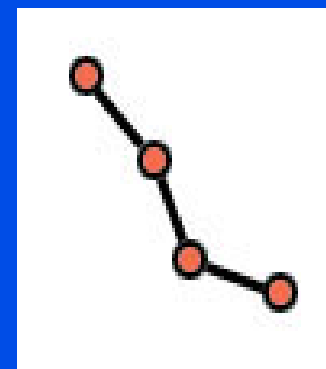
Operação de hub

- Requisitos muito superiores aos da operação ponto-a-ponto
- Indispensável para assegurar a ampliação do mercado de influência (catchment area)
- Sem operação de hub Portugal ficaria no papel de feeder de um outro hub europeu $\Rightarrow$ hub mais próximo: Madrid $\Rightarrow$ risco de Portugal ficar uma província de Espanha nas ligações de passageiros para fora da Europa $\Rightarrow$ efeitos muito negativos na competitividade da economia e no turismo

Hub



Ponto a ponto



Exemplo: aeroporto de Schiphol, na Holanda

O mercado interno é de 16 milhões de habitantes e tem o 4º hub europeu, pois na operação de hub dá-se o alargamento do mercado de e para o país.

Dimensão do hub

- ⇒ depende muito da sua competitividade (qualidade do serviço e nº de destinos) e não apenas do mercado interno do país onde está instalado**
- ⇒ convém concentrar a operação apenas num aeroporto para ganhar massa crítica.**

⇒ **Concentrar as operações de hub num único aeroporto ⇒ Lisboa**

⇒ **Criar condições de competitividade de hub para a TAP nessa infraestrutura**

Nota: companhias de bandeira europeias privatizadas mantiveram hubs nos países de origem

Principais aeroportos portugueses

Lisboa – hub (destinos intercontinentais e europeus) + ligações ponto-a-ponto à Europa

Porto – ligações ponto-a-ponto, à Europa e mais algum destino onde exista tráfego que justifique

Faro – turismo $\Rightarrow$ ligações ponto-a-ponto aos principais mercados europeus de origem

Não se justificam mais aeroportos no Continente português, a não ser para tráfego local (interno, charters, agricultura e voos privados), se a procura justificar. Poderiam ter efeitos globalmente negativos por enfraquecer o hub.

Portela



- Opera há 73 anos . Não foi concebido para durar tanto
- Tem sido expandido com base numa sucessão de remendos para satisfazer necessidades à medida que vão surgindo

Portela

- Deixará de ter capacidade para satisfazer a procura conjunta (ponto-a-ponto + hub) dentro de poucos anos – slots vazios a horas de menos movimento permitem aumentar tráfego ponto-a-ponto, mas não servem a operação de hub, que precisa de capacidade a outras horas

Solução:

NAL ou Portela + Montijo ?

Portela + Montijo



- Transferência das low-cost para o Montijo $\Rightarrow$ aumento da capacidade da Portela para servir a operação de hub
- Grandes incertezas sobre o interesse das low-cost em ir para o Montijo. A transferência só pode ocorrer com acordo das que já operam na Portela
- Não tem capacidade (?) para servir as necessidades futuras
- Custo (?) muito inferior ao do NAL
- Rapidez (menos tempo até entrar em funcionamento)
- Proximidade a Lisboa

NAL



- Capacidade de expansão ilimitada – única solução que serve as necessidades no longo prazo (no pressuposto de que a evolução tecnológica resolverá o problema da escassez futura de combustíveis derivados do petróleo)

Situação atual

- Provavelmente não há tempo para planejar, projetar e construir o NAL, antes de se degradar o serviço na Portela por falta de capacidade.

Solução:

Curto prazo: **Portela + Montijo**

Médio/longo prazo: **NAL**

Esta situação envolve alguns desperdícios em obras provisórias:

- Centenas de milhões de euros nas ampliações da Portela
- Dezenas ou centenas de milhões de euros no Montijo e respectivos acessos

Falta de visão estratégica no passado !

NAL

- Localização: aproximar de Lisboa (se houver dificuldades em Bruxelas devido a questões ambientais, usar como moeda de troca a transformação de parte da zona da Base do Montijo em reserva ambiental)
- Taxas aeroportuárias: deverão ser competitivas, em particular na comparação com Barajas (se necessário, o Estado deve reduzir custos, por exemplo, pagando os acessos terrestres)

NAL

- Terminais: devem servir diferentes tipos de requisitos: operação de hub, low-cost e outras companhias full service. Taxas devem poder ser diferentes, em função dos custos dos terminais/serviços prestados.
- Arquitectura: deve ser flexível para permitir alterações de uso dos terminais em função da evolução do mercado.
- Planear a muito longo prazo $\Rightarrow$ garantir capacidade de expansão, mas construir para as necessidades de curto e médio prazo, tendo em contas as disponibilidades.

Intermodalidade

Políticas da UE

WHITE PAPER



European transport policy for 2010:
time to decide



(Ref 2)

B. A high-speed passenger network

The increasing distances between centres at opposite ends of the Union as it enlarges mean that an effective high-speed passenger network is required. Such a network comprises the high-speed lines, including upgraded lines, connections and systems which will allow the integration of air and rail transport services and airports.

50 51

Investment geared to integrating the high-speed train network with air transport needs to be encouraged. This investment could be

Aplicações em Portugal

- ligação dos 3 aeroportos à rede de auto-estradas e à rede ferroviária de Alta Velocidade em plena via $\Rightarrow$ estações nos terminais
- Linha Porto-Vigo deve passar em plena via no aeroporto Sá Carneiro (além dos benefícios directos para Portugal, permite captar tráfego da Galiza)
- Linhas de AV que saem de Lisboa devem passar no NAL

Ligações aeroportos – rede ferroviária



(Ref 13)

Aeroporto Sá Carneiro



Duas estações de AV no Porto: aeroporto e S Bento (???). Trajecto entre as duas estações partilhado por vários tipos de comboios

Ligações directas do aeroporto à rede do Metro e todas as linhas de:

- longo curso
- regionais
- suburbanos

(Ref 13)

Todos os comboios regionais e de longo curso terminariam ou parariam na estação do terminal do aeroporto

NAL



(Ref 13)

Solução RAVE $\Rightarrow$ só shuttle para a gare do Oriente. Nenhum operador faria ligações directas (sem transbordo) à linha de AV Lisboa-Porto. Não haveria ligações directas às outras linhas de AV (Lisboa-Madrid e Lisboa-Algarve)

NAL

Solução ADFER $\Rightarrow$ ligações directas a todas as linhas de:

- longo curso**
- regionais (Oeste, Alentejo)**
- linhas de Sintra, Cascais e eixo ferroviário Norte-Sul (linha da Azambuja com um transbordo)**

Muitos comboios regionais e todos os de longo curso passariam no NAL

NAL

Solução ADFER + estação ferroviária terminal em Campolide +
duas estações de passagem na Av EUA e Chelas/Olaias para
ligações a meios
de transporte
urbano e
suburbano ⇒
ligações com um
único transbordo a
todas as linhas do
Metropolitano de
Lisboa (ref 94)



Intermodalidade

Compatibilidade aeroportos – rede ferroviária de AV

É necessário:

- ⇒ Planeamento integrado**
- ⇒ Visão estratégica de longo prazo**
- ⇒ No curto prazo: reserva de espaço para os acessos terrestres aos aeroportos**

Intermodalidade

Benefícios:

- Maximização da qualidade dos acessos de todas as cidades ligadas à rede ferroviária (Coimbra, Leiria, Évora, Guarda, etc.) aos aeroportos $\Rightarrow$ desenvolvimento territorial mais equilibrado
- Maximização da qualidade dos acessos das regiões e cidades de Lisboa e Porto aos aeroportos
- Maior percentagem de passageiros a aceder aos aeroportos por ferrovia

Gestão da ANA

- Monopólio que gere infraestruturas fundamentais para o desenvolvimento do país $\Rightarrow$ não deveria ter sido concessionada, deveria ter permanecido sob controle do Estado
- No entanto futuros Governos não devem resolver (terminar) a concessão (seria um mau sinal para os mercados) a não ser em caso de incompatibilidade grave e sem solução entre a gestão privada e o interesse nacional

Gestão da ANA

- ⇒ Governos devem acompanhar de perto e influenciar a gestão privada, (como permitido pelo contrato de concessão) em particular no que diz respeito a:
 - valores das taxas aeroportuárias
 - desenvolvimento e timings para a construção do NAL
 - qualidade do serviço, em particular o que influencia a qualidade da operação de hub

Gestão da ANA

Seria positivo que entidades com interesses no desenvolvimento regional (associações empresariais, Ordens profissionais, etc.) participassem na gestão dos aeroportos (possibilidade prevista no contrato de concessão) ⇒ possibilidade de concorrência entre aeroportos para destinos comuns (Europa)

RECOMENDAÇÕES

- Manter a privatização da TAP, e acompanhar a gestão com vista à manutenção e desenvolvimento do hub de Lisboa
- Garantir condições de competitividade da infraestrutura aeroportuária de Lisboa para a operação de hub
 - ⇒ no curto prazo: aeroporto complementar no Montijo (?)
 - ⇒ no médio/longo prazo: construir o NAL
- NAL: aproximar da cidade de Lisboa, garantir taxas aeroportuárias competitivas, satisfazer requisitos de diferentes tipos de companhias e serviços, projectar arquitectura de terminais flexível para adaptação à procura futura, garantir capacidade de expansão

RECOMENDAÇÕES

- Fazer reserva de espaço para construção do NAL, e ampliações dos aeroportos Sá Carneiro e de Faro
- Planear ligações directas dos aeroportos à ferrovia
⇒ plena via das linhas de longo curso com estações nos terminais dos aeroportos
- Fazer as reservas de espaço para os acessos terrestres aos 3 aeroportos
- Acompanhar muito de perto a gestão da ANA, com vista a garantir a competitividade do hub e da generalidade dos serviços aeroportuários

Referências

www.adfersit.pt

The screenshot shows the ADFERSIT website interface. A red arrow points to the address bar displaying www.adfersit.pt. Another red arrow points to the left sidebar menu. The website header includes the ADFERSIT logo and tagline: "associação portuguesa para o desenvolvimento dos sistemas integrados de transportes". The navigation bar contains links: Início, Institucional, Informações, Eventos, Publicações, Links, and Contactos. The left sidebar menu lists: Notícias, Comunicados da Direcção, Intervenções da Adfersit, and Divulgação Temática. The main content area features a banner for the "Ciclo de Conferência CONETIVIDADE E COMPETITIVIDADE" with the session title "Delimitação do Sector Empresarial do Estado" and the question "Deverão existir limites de actuação?". It also lists participants: PS - Ana Paula Vitorino (Deputada), CDU - Catarina Cardoso (Candidata a Deputada), Portugal à Frente - Carina João (Deputada), and Bloco de Esquerda - Isabel Pires (Candidata a Deputada). The event is scheduled for 16 de Setembro de 2015 às 17h45 at the Auditório do Metropolitano de Lisboa. A footer section shows the ADFERSIT logo, tagline, and a Facebook "Gostar da Página" button with 414 likes. On the right, there are sections for "Destaques", "Sócios Beneméritos" (including MOTAENGIL), and "Revista Fer XXI" (celebrating 25 years).

www.adfersit.pt

Pesquisa

cedidos (82) Técnico Lisboa W... Técnico Lisboa Webm... http://www.adfersit.pt... Técnico Lisboa Webm... Suggested Sites Web Slice Gallery ELVIS PRESLEY

ADFER SIT
associação portuguesa para o desenvolvimento
dos sistemas integrados de transportes

Início Institucional Informações Eventos Publicações Links Contactos

Notícias
Comunicados da Direcção
Intervenções da Adfersit
Divulgação Temática

projectos prioritários 2020

Ciclo de Conferência CONETIVIDADE E COMPETITIVIDADE

SESSÃO/DEBATE

Delimitação do Sector Empresarial do Estado

Deverão existir limites de actuação?

16 de Setembro de 2015 às 17h45
Auditório do Metropolitano de Lisboa, Alto dos Moinhos, Lisboa
Entrada Livre

Participações:

PS - Ana Paula Vitorino (Deputada)
CDU - Catarina Cardoso (Candidata a Deputada)
Portugal à Frente - Carina João (Deputada)
Bloco de Esquerda - Isabel Pires (Candidata a Deputada)

Entidades apoiadoras:

ADFER SIT
associação portuguesa para o desenvolvimento
dos sistemas integrados de transportes

Gostar da Página 414 gostos

Destaques

Sócios Beneméritos

MOTAENGIL

Revista Fer XXI

25 ANOS

Obrigado

