

Especialista alerta que “não há política estratégica na aviação”

Atílio Forte considera que, além da salvaguarda do serviço público, tanto a nível nacional como regional, não existe uma estratégia definida para a aviação, algo que “prejudica” a economia do país e não resolve os problemas da TAP e da SATA

CAROLINA MOREIRA
carolinamoreira@acorianooriental.pt

DIREITOS RESERVADOS

O consultor e especialista em Turismo, Atílio Forte, considera que, além da salvaguarda do “serviço público e da coesão territorial” entre as ilhas e com o continente, “não existe uma política estratégica na aviação” em Portugal, situação que “prejudica” a economia do país e não resolve os problemas das companhias aéreas nacionais.

“No caso dos Açores, há uma componente de serviço público e de coesão territorial entre as ilhas e com o continente que só pode ser assegurada pela aviação, porque infelizmente a alternativa é o mar que nem sempre é amigo. É indiscutível que, em primeiro lugar, deve haver serviço público para servir os açorianos. Salvaguardando isso e a necessidade de olhar para Portugal como um todo, isto é, haver continuidade territorial, temos que pensar muito bem em que estratégia queremos”, defende.

Segundo Atílio Forte, “temos o problema da TAP e o problema da SATA que, à sua dimensão, são casos relativamente semelhantes. Como não temos nem nunca tivemos uma política para a aviação em Portugal, só olhamos para as companhias, damos mais uns subsídios e uns financiamentos, mas não há uma estratégia, porque não conseguimos olhar para a aviação no seu todo”, salienta.

Em declarações ao Açoriano Oriental, o especialista salienta que a aviação “não é só as companhias aéreas e o transporte aéreo” e que o país, no seu todo, tem de criar uma política que englobe “as infraestruturas e os equipamentos aeroportuários, a navegação aérea, o controlo aéreo, a segurança, as operações em terra e, finalmente, a regulação”.

“Ora, Portugal não tem uma estratégia para este setor, e pior, mesmo tendo como exemplo este último ano em que, quando o turismo parou, os aviões fi-

caram no chão, nem sequer considera a aviação como parte integrante e peça fundamental da atividade turística”, destaca, lembrando que, só em 2015, é que o transporte aéreo foi liberalizado para os Açores.

Para Atílio Forte, não é possível “discutir o futuro da TAP ou da SATA” sem a definição concreta de uma política estratégica para o setor da aviação, devendo as companhias aéreas nacionais serem “instrumentos”, tal como “uma escola é um instrumento de uma política de educação”.

“Vemos sucessivos governos a quererem-se imiscuir na vida das empresas sem terem um planeamento”

“Aquilo que vemos são sucessivos governos a quererem-se imiscuir na vida de empresas sem terem uma visão de fundo e um planeamento por trás”, salienta o especialista, realçando que assim “nunca atacamos o verdadeiro problema, e isso faz com que as coisas não corram bem, e, do ponto de vista da atividade turística, cause muitos prejuízos”.

“Isto tem a ver com questões estratégicas do ponto de vista económico, mas também de soberania nacional. Quando há uma revolução, qual é um dos primeiros sítios a ser ocupado? São os aeroportos, porque são plataformas estratégicas”, ressalva.

Por esse motivo, Atílio Forte diz defender “há muitos anos” a criação na República de um “Ministério do Turismo que englobe, pelo menos, a aviação”, enaltecendo o facto do novo Governo Regional o ter feito na mesma Secretaria.

“Neste momento, os Açores voltaram a juntar, e muito bem, a pasta do Turismo com



Atílio Forte já desempenhou o cargo de presidente da APAVT e da Confederação do Turismo de Portugal

os Transportes na mesma Secretaria Regional. Mas, ao longo dos últimos governos, tem-se visto um junta/separa, junta/separa destas pastas. Isto significa que não há continuidade, há interrupções e torna-se muito complicado ter uma estratégia. Por melhor coordenação que exista no seio dos governos, nunca se consegue uma estratégia integrada, porque as pastas estão sobre alçadas diferentes, tal como acontece agora no Governo nacional”, afirma.

O especialista dá ainda o exemplo do novo governo italiano. “Com a questão da pandemia, a primeira medida do senhor Draghi foi criar um Ministério do Turismo, porque ele percebeu que estão em causa 13% do PIB italiano. A pandemia arrasou com o turismo

e é preciso uma melhor coordenação, apesar de ser um setor extremamente transversal e pluridisciplinar”, considera.

Atílio Forte frisa que a criação de uma política estratégica para a aviação em Portugal também é essencial para que se “tomem decisões” e se “evitem erros”.

“Por exemplo, andamos há 50 anos a dizer que é preciso um novo aeroporto em Lisboa para conseguirmos ter o tal ‘hub’ e acolher o desenvolvimento do turismo que felizmente há de voltar. Já se discutiram várias localizações, já tivemos variadíssimos momentos em que a decisão parecia estar praticamente tomada e estava tudo pronto para avançar, mas esbarramos sempre nalguma coisa”, destaca.

Além disso, numa altura em

que se começou a discutir o plano ferroviário a nível nacional, ressurgindo a “velha ideia da alta velocidade entre Lisboa e Porto”, o especialista deixa um alerta.

“Do ponto de vista internacional, aquilo que é recomendado é que exista pelo menos 600 km entre aeroportos. Em Portugal, em 600 km, temos Faro, Lisboa e Porto. Colocando a alta velocidade ferroviária para o Porto, como o ‘hub’ do tráfego aéreo ficará em Lisboa e não temos capacidade para alimentar dois ‘hubs’, daqui a uns anos vamos dizer que o aeroporto Francisco Sá Carneiro é um elefante branco porque não tem voos”, preconiza, ressaltando que “é importante ter uma estratégia de aviação para evitar que se cometam estes erros”. ♦