



Expresso
Economia

17-05-2014

Periodicidade: Semanal
Classe: Informação Geral
Âmbito: Nacional
Tiragem: 131300

Temática: Transportes
Dimensão: 2747
Imagem: S/Cor
Página (s): 1/16/17

As ligações aéreas de que Portugal mais precisa

Além dos voos diretos para a China, empresas e associações 'reclamam' mais rotas em quase todos os continentes E16

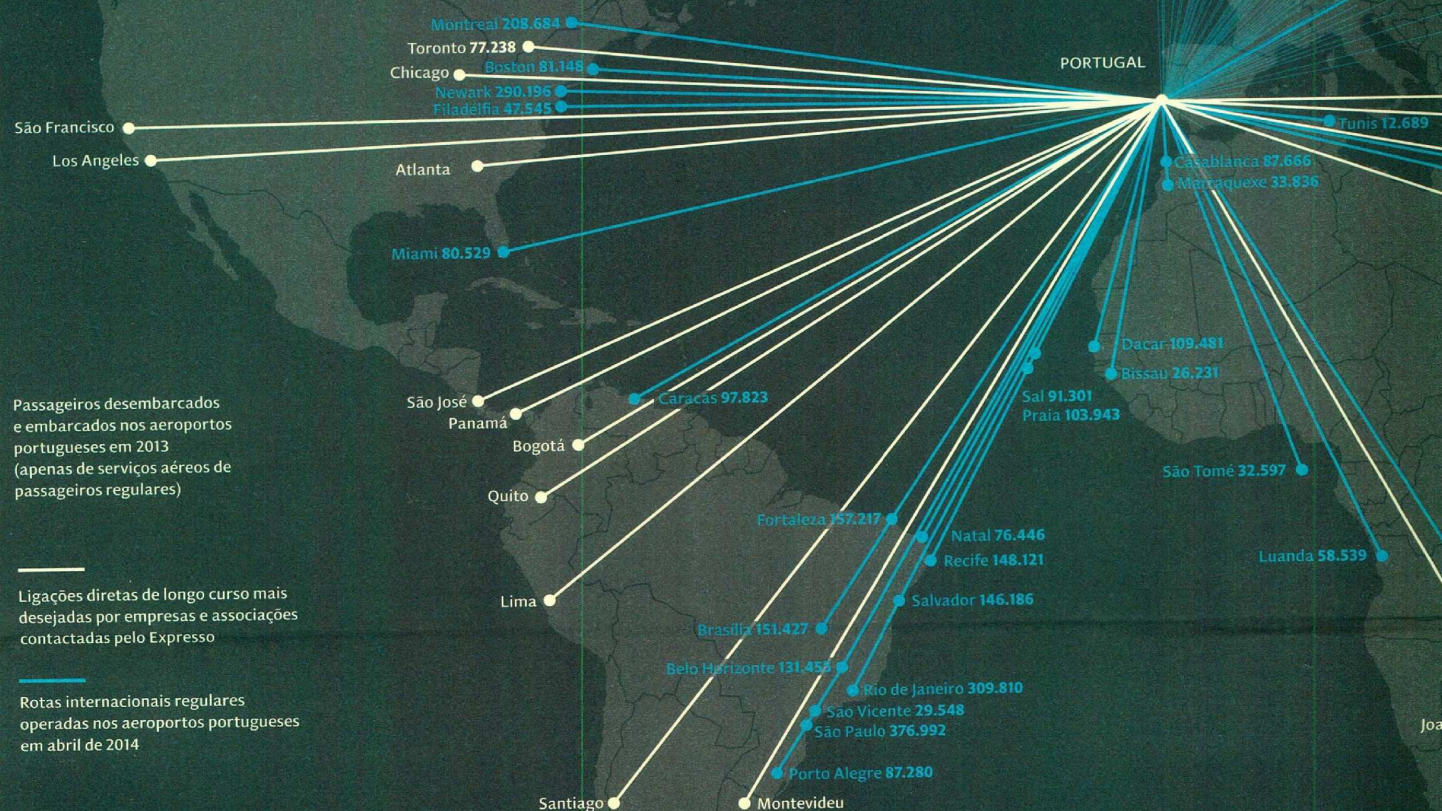


FOTO CORBIS

AVIAÇÃO

Destinos-alvos Além dos voos diretos para a China, empresas e associações empresariais 'reclamam' mais ligações a quas

Para onde deve voar



Passageiros desembarcados e embarcados nos aeroportos portugueses em 2013 (apenas de serviços aéreos de passageiros regulares)

Ligações diretas de longo curso mais desejadas por empresas e associações contactadas pelo Expresso

Rotas internacionais regulares operadas nos aeroportos portugueses em abril de 2014

As ligações diretas de que o país precisa

Periodicidade: Semanal**Classe:** Informação Geral**Âmbito:** Nacional**Tiragem:** 131300**Temática:** Transportes**Dimensão:** 2747**Imagem:** S/Cor**Página (s):** 1/16/17Textos **MARGARIDA FIÚZA**
Infografia **JAIME FIGUEIREDO**

Voar diretamente entre Pequim ou Xangai e Lisboa é um cenário cada vez mais próximo de acontecer. Esta semana, na China, o ministro da Economia, António Pires de Lima, reconheceu que a ligação aérea é fundamental para incrementar o turismo entre Portugal e a China. A intenção de criar este voo direto tem sido recorrente, mas até hoje não se concretizou (a TAP já voou para Macau, mas a ligação foi suspensa). Ainda na última edição do Expresso, Diogo Gaspar Ferreira, presidente da Associação Portuguesa de Resorts (APR), questionava a falta de uma ligação Pequim-Lisboa. “Para ir para a China temos de ir do Dubai para Pequim. Os espanhóis, em contrapartida, já têm ligações diretas”, comentava, acrescentando que este voo multiplicaria por 10 o número de vistos *gold* já atribuídos.

Questionada pelo Expresso, a direção de rede da TAP responde que “só poderá considerar a hipótese de operar para o Extremo Oriente quando tiver ao seu dispor aviões mais eficientes (A350 — adquiridos em 2007, mas que só deverão chegar em 2017), que lhe permitirão ter custos operacionais mais competitivos e assim oferecer também tarifas ao nível

da concorrência”. A companhia explica que no mercado nacional apenas um número restrito de destinos tem dimensão suficiente para aguentar uma operação regular com frequência semanal competitiva. “A TAP consegue expandir esse número de destinos graças ao seu *hub* (placa giratória) em Lisboa, que permite ir captar tráfego adicional de e para a Europa, somando assim vários mercados a produzir para a sua rede intercontinental. Esta vantagem competitiva, que advém essencialmente do posicionamento geográfico da TAP, não é aplicável para voos de longo curso em direção ao Oriente. Na realidade, um voo da TAP para a China teria de ser suportado quase exclusivamente pelo tráfego ponto a ponto entre os dois aeroportos operados”. Por isso, “apesar de enfrentar problemas de concorrência semelhantes, uma companhia chinesa que venha a operar Lisboa poderá ter, nesta fase, mais condições de sucesso do que a TAP, dado poder oferecer boas ligações a um conjunto mais alargado de destinos a Oriente”.

Além da China

Enquanto ainda não consegue operar a Ásia, a companhia portuguesa prepara-se para lançar 11 novos destinos ainda este ano (passam a ser 88 no total). As novas rotas focam-se na Europa (Nantes, Hanôver, Gotemburgo, Belgrado, Talin, Oviedo e São Petersburgo), Colômbia (Bogotá), Panamá (Cidade

do Panamá) e Brasil (Manaus e Belém).

A partir de Lisboa, porém, e além da abertura de um voo direto à Ásia, há outras necessidades identificadas. Nos voos de curta duração, sugere a consultora Neoturis, um regresso à África do Sul também é bem visto. Tanto pela comunidade portuguesa ali residente como pelos negócios (vistos *gold* para sul-africanos, por exemplo), que poderão justificar esta extensão. Para as empresas portuguesas também seria vantajosa esta nova ligação. A Mota-Engil avalia a existência de voos diretos para Joanesburgo (mas também Lima ou Cidade do México) como uma “extraordinária mais-valia em função da atividade e crescente presença do grupo nestes mercados”.

“A TAP SÓ PODERÁ CONSIDERAR A HIPÓTESE DE OPERAR PARA O EXTREMO ORIENTE COM AVIÕES MAIS EFICIENTES”

O aumento de ligações em Lisboa também poderia servir para apostar no segmento de cruzeiros. “Esta aposta sairia claramente beneficiada se existissem mais voos de cidades como Chicago, Los Angeles, São Francisco, Atlanta e Toronto”, afirma Cristina Siza Vieira, presidente da direção executiva da Associação da Hotelaria de Portugal (AHP). “O aeroporto de Lisboa serve também o destino Fátima, que se está a promover na América do Sul (Brasil e Colômbia) e na Ásia (Coreia do Sul, Indonésia, Vietname, China, Índia, Japão, Malásia, Sri Lanka, Líbano e Ilha da Reunião), respondendo ao crescente interesse desses mercados pelo turismo religioso”, acrescenta.

Necessidades a norte

Na análise às ligações a partir do Porto, “não tem sentido que, por exemplo, na Colômbia Moda (feira de vestuário, que decorrerá em julho), onde Portugal é o país que mais área ocupa, a origem dos voos não seja do Porto, onde se encontra toda a indústria têxtil e de calçado”, nota Manuel Serrão, empresário ligado a projetos como o Portugal Fashion. “Como não tem sentido, dada a grande afinidade entre as comunidades empresariais do norte de Portugal e do Nordeste do Brasil, que os nortenhos tenham que ir ao sul de Portugal apanhar voo para o sul do Brasil e depois ligação para o Nordeste. Uma viagem que poderia demorar seis a sete horas demora o dobro”, sublinha.

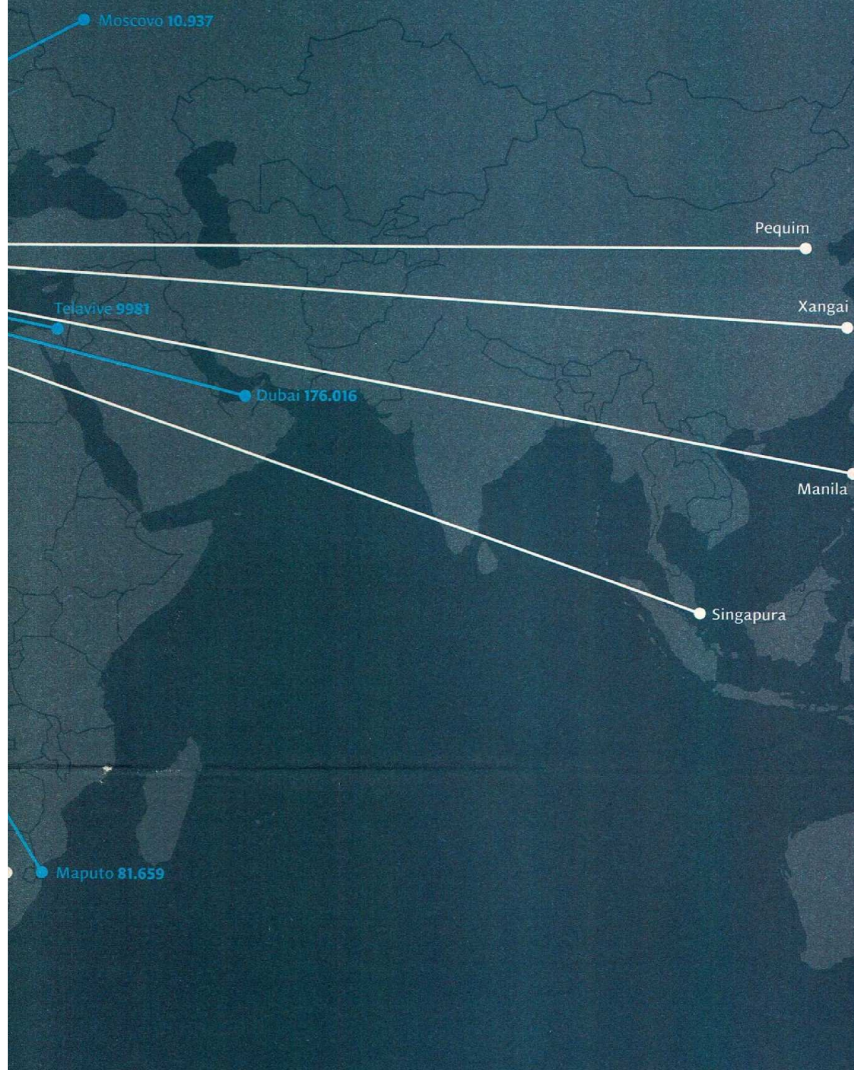
Já Rodrigo Pinto Barros, presidente da APHORT-Associação Portuguesa de Hotelaria, Restauração e Turismo aponta a falta de ligações diretas a países interessantes como as capitais nórdicas, pois são “mercados de crescimento para o norte de Portugal”. O objetivo seria aumentar o número de dormidas de estrangeiros provenientes destes mercados. “Ao mesmo tempo, seria importante conseguir mercados já existentes como os do Reino Unido e o mercado alemão. Também as ligações aéreas diretas ao mercado russo “possibilitariam alargar a um novo mercado, inexistente ao momento”.

De acordo com o Conselho Nacional da Indústria do Golfe (CNIG), há muitos mercados que ainda não estão explorados no norte do país e que têm um potencial de quase 1 milhão de jogadores de golfe: Suécia (482 mil jogadores), Dinamarca (153 mil), Finlândia (144 mil) e Noruega (110 mil). “estes países, em particular a Finlândia, fecham os seus campos durante meses no inverno”, afirma a direção do CNIG.

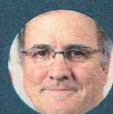
No caso do Algarve, “era fundar ter mais voos diretos na temporada baixa do norte da Europa e na Madeira mais voos diretos dos mercados cionais da Europa”, afirma Fra Calheiros, presidente da Confederação do Turismo Português (CTP). Cristina Siza Vieira concorda: “O Algarve mal servido de ligações aéreas,

os os continentes

Portugal



AS LIGAÇÕES MAIS PRETENDIDAS



“No futuro, será muito importante o estabelecimento de uma ligação aérea entre Lisboa, Pequim e Xangai”

ANTÓNIO PIRES DE LIMA
Ministro da Economia



“Seria uma vantagem competitiva ter voos diretos da Índia, China ou Japão, também como uma aposta de longo prazo. Nestes mercados, importa também não esquecer as questões dos vistos, que são um tópico crítico para Portugal. Sublinhe-se que Madrid ou Barcelona já oferecem essas ligações e são muito mais ágeis na emissão dos vistos”

CRISTINA SIZA VIEIRA
Presidente da direção executiva da Associação da Hotelaria de Portugal (AHP)

“Os países da América Latina são hoje economias em franco desenvolvimento e crescimento onde as populações estão mais disponíveis para consumir frutas de outras origens como Portugal. As rotas que mais interessa desenvolver são Chile (Santiago), Uruguai (Montevideo), Colômbia (Bogotá), Peru (Lima), Equador (Quito), Panamá (Panamá) e Costa Rica (São José)”

PORTUGAL FRESH
Associação para a Promoção das Frutas, Legumes e Flores de Portugal



“Faltam ligações a regiões com laços com Portugal e com comunidades empresariais fortes. Como é o caso de São Francisco (capital mundial tecnológica — Apple, HP, Google), com uma importante comunidade portuguesa de origem açoriana (os conhecidos ‘calafonas’). Mas também o caso de Joanesburgo, na África do Sul, e da Etiópia (Adis-Abeba)”

MANUEL SERRÃO
Empresário ligado a projetos como o Portugal Fashion

“Faltam voos sazonais (maio a outubro) em charter ou regulares de Manila (Filipinas). Claramente uma aposta em turismo religioso num país onde a Nossa Senhora de Fátima é venerada”

NEOTURIS

almente vindas dos nossos mercados missores, como Reino Unido, Alemanha e França, e dos principais hubs da Europa, como Londres, Frankfurt, Madrid, Paris e Amsterdão, sobretudo no inverno". A responsável da AHP diz que estas ligações são fundamentais sobretudo para o segmento de conferências e incentivos, que não viaja em companhias aéreas de baixo custo.

O CNIG defende que faz mais sentido reforçar ou manter as ligações dos principais países emissores do que simplesmente desenvolver novas ligações aéreas. "Durante a época alta do golfe número de voos para o Algarve baixa substancialmente ou simplesmente são interrompidos, o que prejudica fortemente a indústria". A Escócia, meca do olife, não tem ligações regulares, e na Irlanda, as cidades Cork e Limerick têm um número de voos reduzidos ou in-existent nessa altura. Também a Áustria, que conta com cerca de 9 milhões de habitantes, tem, porém, 103.999 passageiros federados, "número que justifica claramente voos regulares para o Algarve". Todos estes mercados são muito importantes para o segmento de olife, que é o produto que sustenta o Algarve durante o inverno. É de referir ainda, que esta "lacuna", faz parte das reclamações dos operadores turísticos, que assim se veem obrigados a reenca-minhar os clientes para mercados con-jurantes como Sul de Espanha, Palma de Maiorca, Tenerife, Turquia".

mfiuza@impresa.pt

TAP gera interesse na China

Na visita de Estado à China, a ligação aérea a Lisboa ficou conhecida como uma hipótese a estudar em breve. Num pequeno-almoço realizado por Cavaco Silva em Xangai, empresários chineses terão ficado surpreendidos com o número de voos da TAP para África e Brasil. No encontro estavam pelo menos duas companhias aéreas, a China Eastern Airlines e a JuneYao Group, mas a HNA Group também tem interesses no sector. Outra questão que também se colocou foi a da privatização da TAP, com o Presidente da República a reconhecer interesses chineses no processo, mas não numa perspectiva de curto prazo. O Governo português pediu aos assessores uma nova avaliação da empresa com base nas contas de 2013 (prejuízos de €5,9 milhões), mas ainda não deu garantias de que a privatização ocorra este ano. L.M. e M.F.

Como se escolhem voos diretos

Porque é que a TAP voa para Moscovo à noite? E porque não tem um voo para Buenos Aires? As respostas mostram como as companhias decidem as ligações

Além da ligação direta à Ásia, a TAP tem sido confrontada com outras questões sobre a sua rede. Uma delas, por exemplo, coloca em causa o horário do voo Lisboa-Moscovo, que parte de Lisboa às 20h35 e chega a Moscovo às 5 da manhã. Porque é que a TAP faz este voo de noite? "A maior parte das companhias aéreas faz esse horário para Moscovo. Dada a diferença horária, o voo é feito de noite, mas quando se chega lá já é quase manhã", responde Maria João Dias, chefe do gabinete de desenvolvimento de rede da TAP.

Outra dúvida também que surge diz a respeito a Benguela (Angola) ou Curitiba (Brasil), para onde a TAP não voa. A razão é só uma: as pistas daqueles aeroportos não comportam os aviões com que a companhia opera. Há quem também questione a TAP por não voar para Buenos Aires, destino para onde a Iberia, por exemplo, já tem dois voos diários. "Para entrar em Buenos Aires, a empresa teria de ter pelo menos o que a concorrência já

oferece." Lançar um voo de longo curso, com duas frequências por dia, seria dar um passo maior do que as nossas pernas", adianta Maria João Dias.

O primeiro passo que a companhia aérea dá quando começa a pensar em lançar novas ligações diretas é analisar os potenciais de tráfego e das rotas (com recurso às vendas que são feitas nos agentes de viagens a nível mundial). Mas também o meio envolvente é tido em conta. Maria João Dias recorda que quando o seu gabinete fez a análise de Miami, o resultado era marginalmente positivo. Mas "a administração olhou para o estudo e entendeu que estrategicamente encaixaria muito bem na oferta da TAP". Hoje Miami é um dos voos da TAP com melhor taxa de ocupação, a rondar os 83% a 84%.

Todo este contexto também é considerado pelas companhias de baixo custo. Mas o que pesa mais é mesmo o potencial de passageiros e a rentabilidade da rota. No caso da rota do Luxemburgo, que a EasyJet abriu em novembro de 2013, "ouvimos os passageiros e avaliámos o potencial no médio e longo prazo e percebemos que poderia ser uma rota interessante", conta Javier Gandara, diretor-geral da EasyJet Portugal.

Para a Ryanair, a abertura de uma nova rota depende sempre de três fatores: da procura dos passageiros e aeroportos, da capacidade de frota disponível e da garantia de um acordo comercial viável. Mas não só. A companhia dá como exemplo o crescimento que a rota da Irlanda tem alcançado este ano, onde, depois de o Governo irlandês ter eliminado a taxa de viagem aérea, a Ryanair anunciou a abertura de 21 novas rotas para o verão e sete para o inverno. "Este crescimento resultará em mais de um milhão de passageiros extra que viajarão na Irlanda este ano", prevê a companhia.

No caso da Lufthansa, que tem na análise da concorrência um dos principais critérios de decisão, a companhia tem aproveitado o 'espaço' que existe para voar para a Ásia. "O nosso empenho no mercado português tem dado frutos com números crescentes de passageiros, taxas de ocupação recorde e expansão da nossa quota de mercado de Portugal para a Alemanha e Ásia", revela Michael Hutzelmann, diretor-geral da Lufthansa para Portugal.

A Ásia é precisamente um dos objetivos da TAP onde, para já, ainda não consegue operar pois continua a aguardar que aterrem os Airbus A350, em 2017.