

Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional
Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

SEMINÁRIO

O NOVO AEROPORTO DE LISBOA NA ÓPTICA
DO AMBIENTE , DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

O NOVO AEROPORTO INTERNACIONAL DE LISBOA, A COMPETITIVIDADE E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Augusto Mateus

Auditório do LNEC

11 Fevereiro 2008


Augusto Mateus & Associados
Sociedade de Consultores, Lda

Os Grandes Factores Críticos de Sucesso do NAL

- > Clarificação do grande **objectivo estratégico** do investimento no novo aeroporto internacional de Lisboa → centro nevrálgico de internacionalização das actividades empresariais, configurando-se como verdadeira “cidade empresarial” com forte **capacidade de densificação e expansão flexível** suportando a competitividade:
 - ✓ Das actividades de um cluster turístico em alargamento e diversificação de produtos e mercados;
 - ✓ Das indústrias de resposta rápida;
 - ✓ Das produções diferenciadas do “mar e da terra” de ciclo de vida curto;
 - ✓ Dos serviços avançados intensivos em conhecimento e informação.

Os Grandes Factores Críticos de Sucesso do NAL

- > Definição de um **modelo de aeroporto adequado** acompanhando a evolução, à escala internacional para **lógicas de “cidade-aeroporto”**
→ os novos modelos de aeroporto, incluem aeroportos, mas não são apenas aeroportos, convertendo-se em **novos pólos de desenvolvimento com capacidade para influenciar quer a configuração espacial das grandes aglomerações urbanas, quer a especialização económica das economias regionais em que se inserem**, incluindo:
 - ✓ parques empresariais e de exposições;
 - ✓ zonas de actividades logísticas e centros de distribuição;
 - ✓ nós relevantes de redes de transportes terrestres mais vastas com diversos tipos de intermodalidade;
 - ✓ centros de negócios e pólos hoteleiros;
 - ✓ zonas de escritórios e parques imobiliários.

Os Grandes Factores Críticos de Sucesso do NAL

- > Desenvolvimento de um **posicionamento estratégico claro**:
 - ✓ na **combinação de funções** → aeroporto misto, equilibrado no transporte de passageiros e no processamento de carga/correio, suportando o desenvolvimento de pólos turísticos, produtivos e logísticos;
 - ✓ no **âmbito de inserção nas redes mundiais** → aeroporto internacional com funções de “hub” nacional e intercontinental parcial, acolhendo os diferentes segmentos de operação de transporte aéreo e combinando adequadamente transporte de curta, média e longa distância;
 - ✓ nas condições de **atractividade de operadores** → espaço, funcionalidades, custo e serviços de apoio, nomeadamente no desenvolvimento de funções de “hub”;

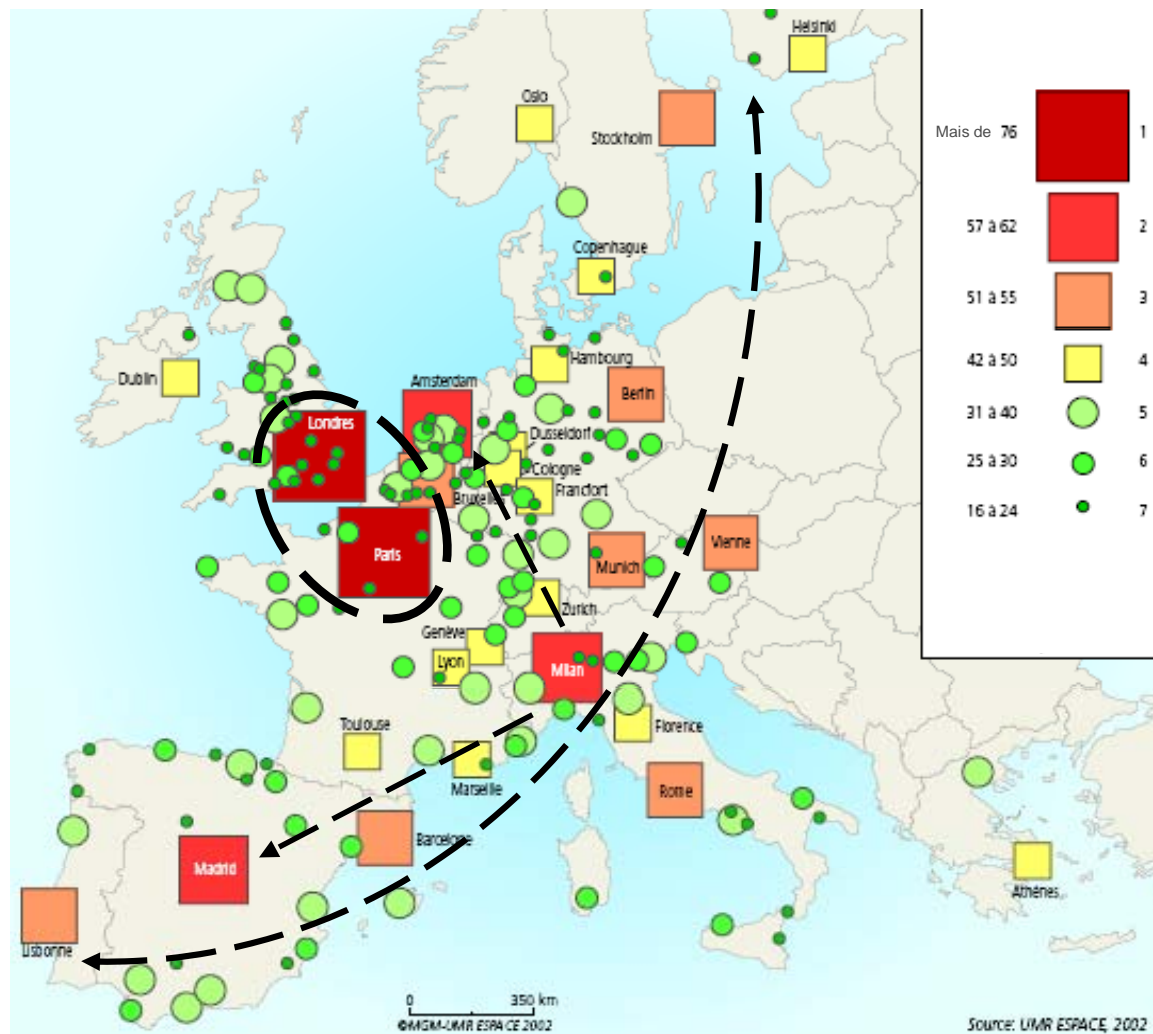
Os Grandes Factores Críticos de Sucesso do NAL

- > Montagem de um **modelo de negócio** centrado:
 - ✓ No **rigor financeiro** → no ciclo completo das despesas de investimento e de funcionamento;
 - ✓ Na **eficiência operacional** → optimização de capacidades, outsourcing, organização do trabalho;
 - ✓ Na **eficiência estratégica** → economias de escala, de aglomeração e de especialização, faseamento optimizado, fiabilidade, adaptabilidade e flexibilidade”;
 - ✓ Na **competitividade-custo** das formas de utilização e do acesso aos serviços → arbitragem preço-qualidade;
 - ✓ Na **diversificação de receitas** → serviços densos nos terminais, actividades comerciais, parques estacionamento, exploração alargada das vantagens de localização empresarial na vizinhança do perímetro dos aeroportos.

Os Grandes Factores Críticos de Sucesso do NAL

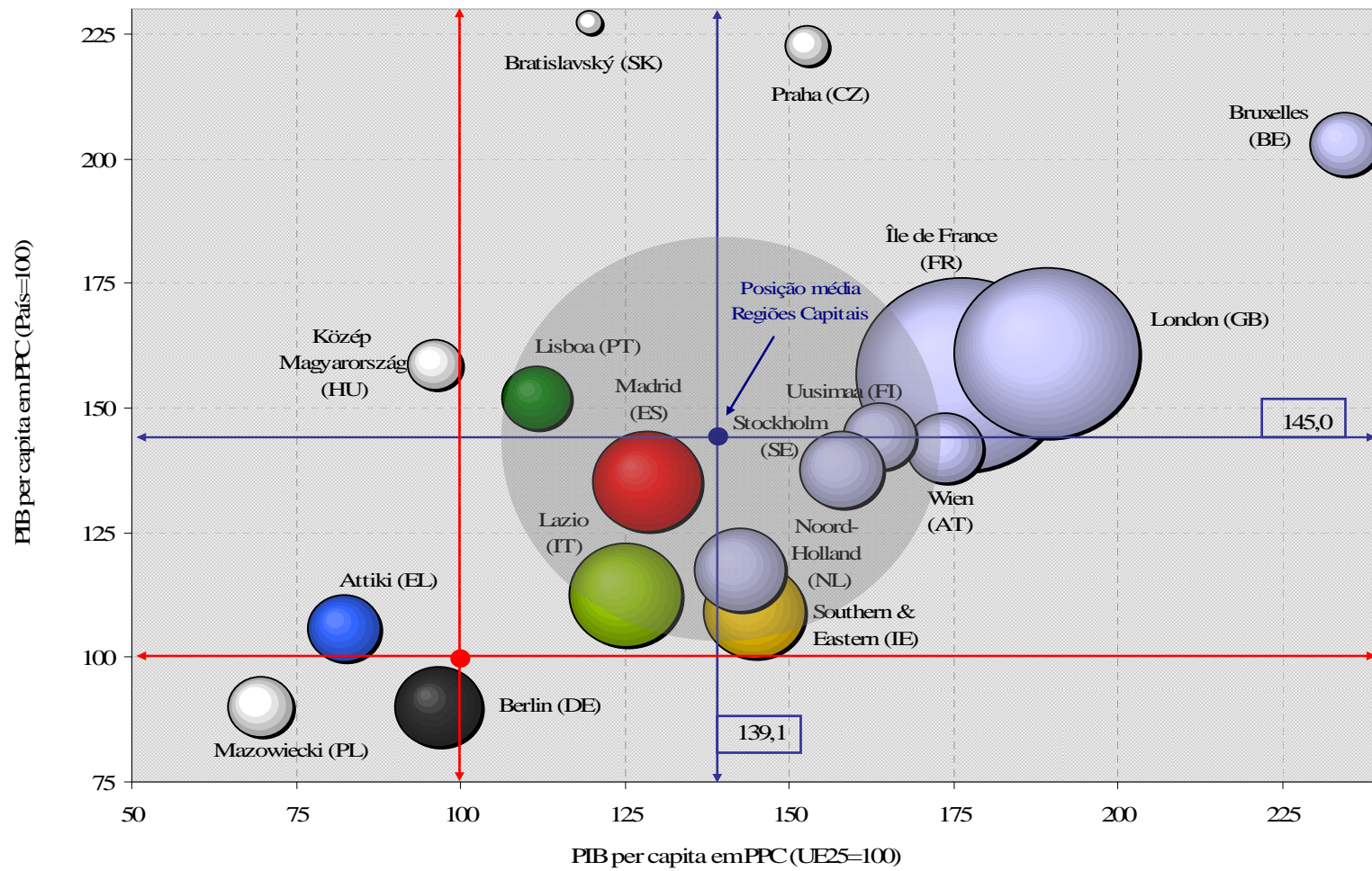
- > Adopção de políticas e decisões que permitam a **optimização dos efeitos** sobre o desenvolvimento económico e social: (—, e)
 - ✓ **directos** → efeitos de actividade (emprego, rendimento, impostos) “on-site” ou “off-site”;
 - ✓ **indirectos** → efeitos de arrastamento a montante;
 - ✓ **induzidos** → efeitos gerais de expansão da actividade económica e efeitos de arrastamento a jusante;
 - ✓ **interactivos** → efeitos conjugados de arrastamento a jusante e a montante, produzidos por articulações específicas e dinâmicas entre oferta e procura;
 - ✓ **catalisadores** → efeitos qualitativos cumulativos, traduzidos em capacidades sustentadas de aglomeração e atracção de actividades e fluxos.

As Grandes Aglomerações Urbanas Europeias



As regiões Capitais na Europa Alargada

(Nível de Vida e Dimensão do mercado, 2004)



[A "bolha" representa a *dimensão económica da região (PIB, €)*]

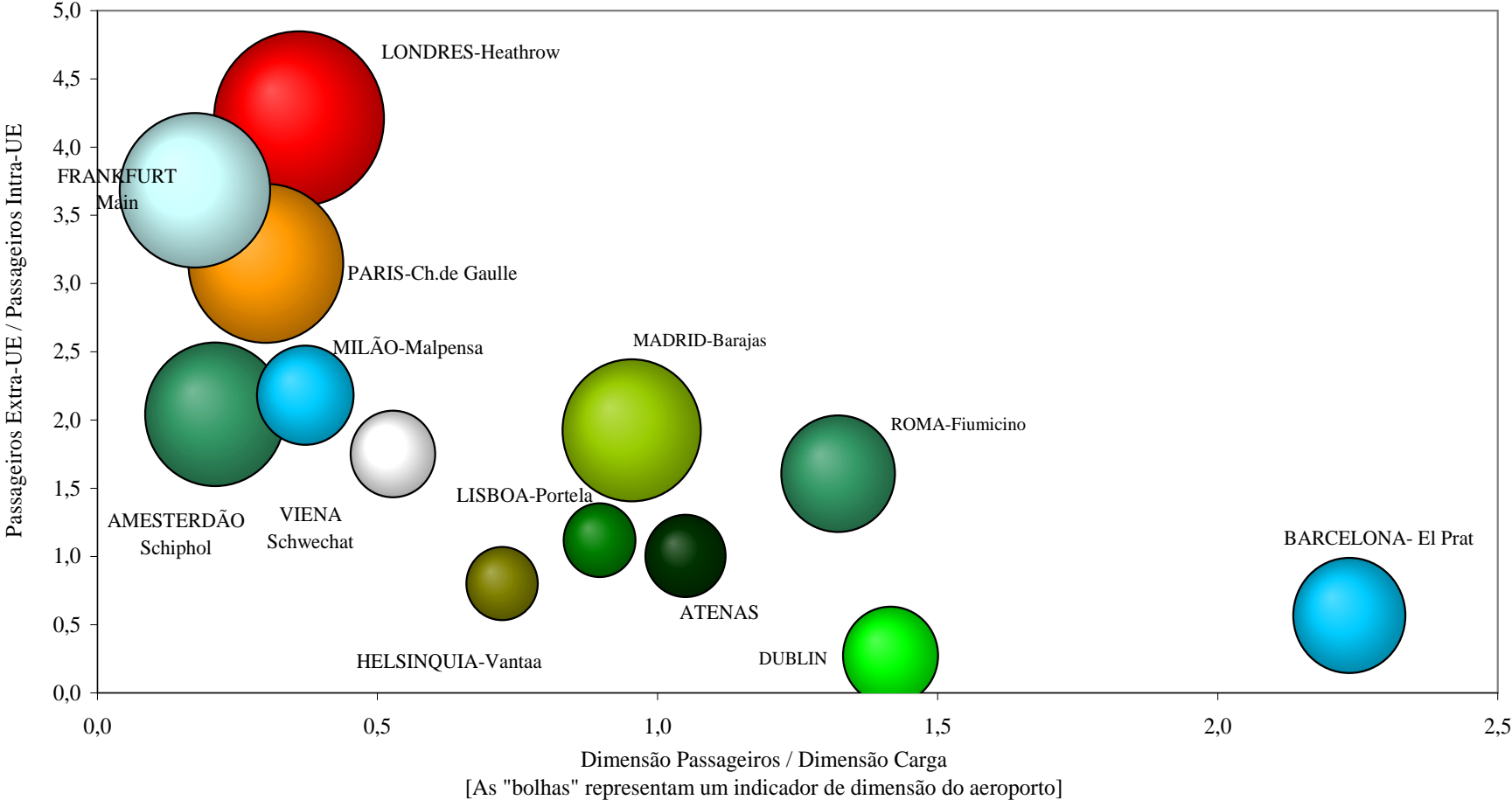
Os Territórios da Região de Lisboa

(Dimensão demográfica e económica, absoluta e relativa, da
“Área Metropolitana” e da “Grande Região de Polarização”)

| | Ano | Região de Lisboa | | Portugal | Região de Lisboa | |
|--|------|--------------------|---------------------------|----------------|------------------|----------------|
| | | Área Metropolitana | Grande Região Polarização | | AM/GRP | GRP/País |
| Área (Km2) | 2005 | 2 935 | 25 965 | 92 118 | 11,3% | 28,2% |
| População (milhares habitantes) | 2005 | 2 779,1 | 4 146,1 | 10 569,6 | 67,0% | 39,2% |
| Densidade Populacional (População Residente/Km2) | 2005 | 947 | 160 | 115 | 5,9 | 1,4 |
| Unidades Empresariais (milhares) (por 10 mil habitantes) | 2004 | 81,1 291,7 | 127,2 306,8 | 312,9 296,0 | 63,8% 95,1 | 40,7% 103,6 |
| Pessoal ao serviço (estabelecimentos) | 2004 | 883,0 | 1.244,8 | 2.898,7 | 70,9% | 42,9% |
| VAB (milhões de euros) | 2004 | 46 075 | 61 226 | 124 677 | 75,3% | 49,1% |
| Rendimento Colectável (per capita, euros) | 2001 | 6 082,2 | 5 176,1 | 4 037 | 117,5 | 128,2 |
| PIB per capita (milhares de euros p/ hab.) | 2004 | 19,3 | 17,2 | 14 | 112,2 | 125,5 |
| Exportações (mil milhões de euros) | 2005 | 8 172,2 | 11 635,5 | 29 291,9 | 70,2% | 39,6% |

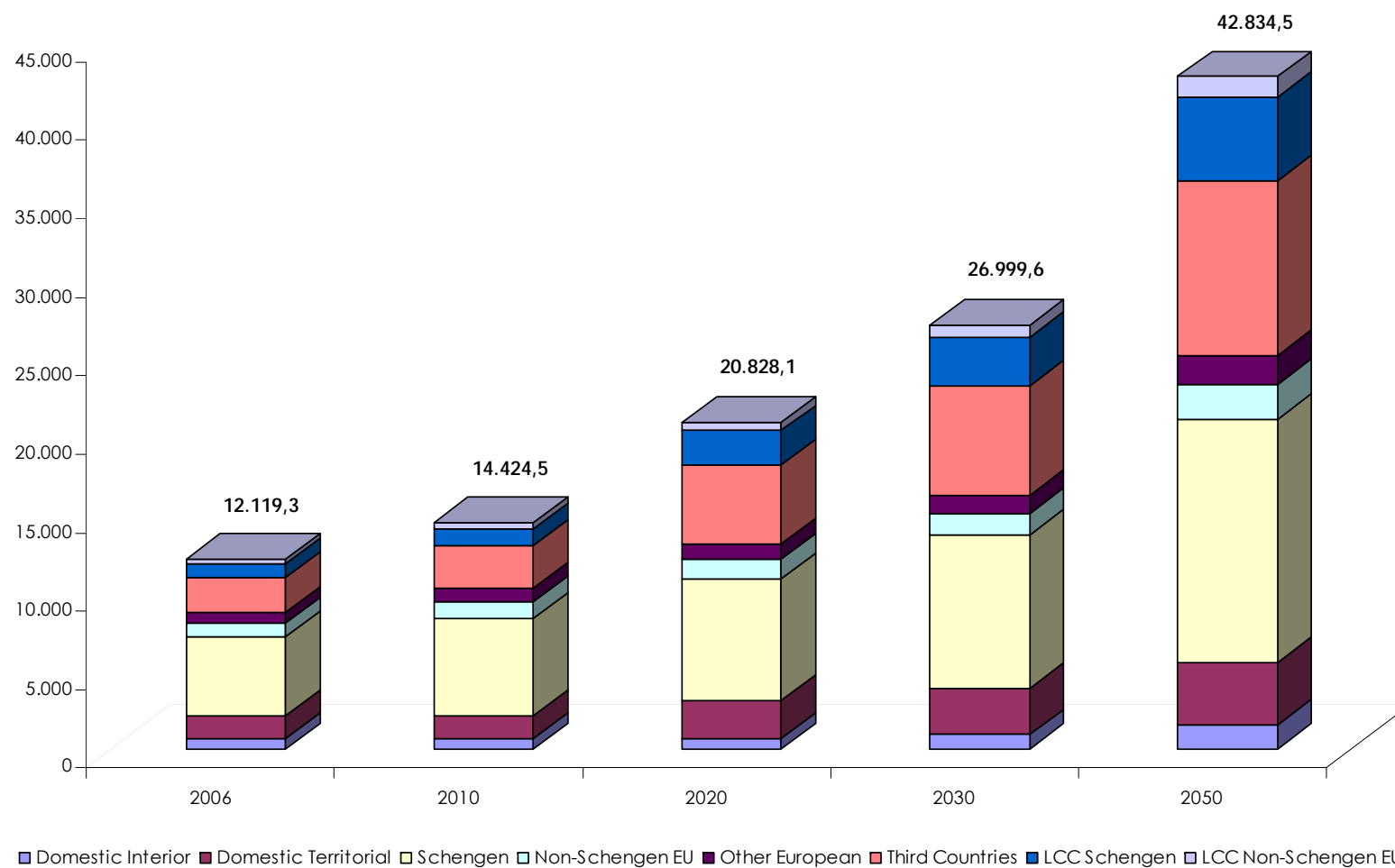
Fonte: INE, Estimativas Provisórias de População Residente, 2005, Censos 2001, Contas Nacionais, 2004, Estatísticas do Comércio Internacional, 2005; Quadros de Pessoal, 2004 e DGCI, 2001

Posicionamento dos Principiais Aeroportos Europeus (2006)



Fonte: Eurostat.

NAL - Projeções do tráfego anual de passageiros por categoria Espaço



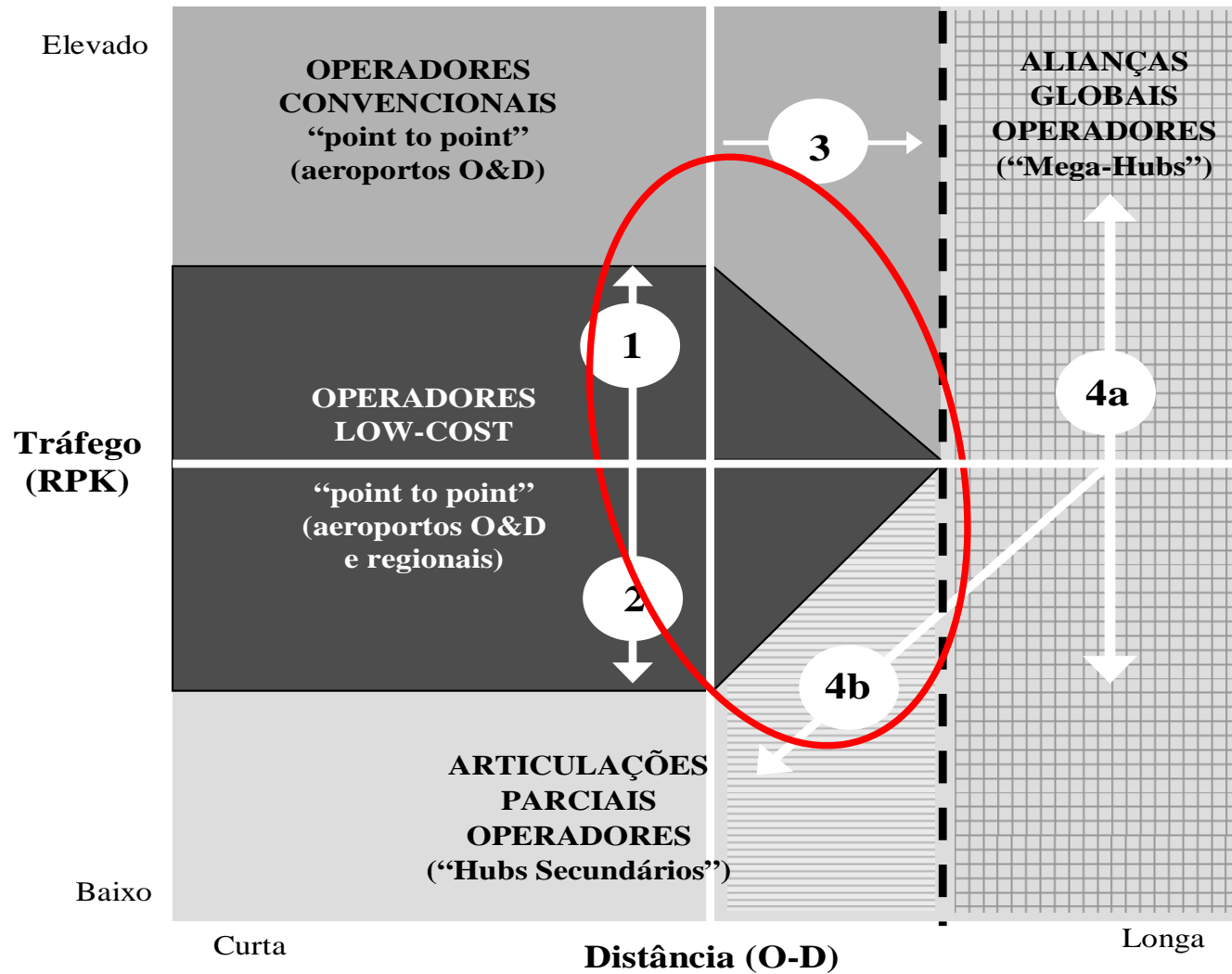
Fonte: Parsons-FCG , Previsões de tráfego

O Espaço do NAL nas Grandes Tendências de Evolução dos Aeroportos

O quadro mais optimista para o NAL, no quadro das grandes tendências de reestruturação dos aeroportos internacionais europeus, seria o da obtenção de um estatuto de combinação de operações intercontinentais, continentais e domésticas, configurando um aeroporto bastante específico na intersecção de um “hub” secundário relevante, de um moderno e eficiente aeroporto “O&D” e de um espaço atractivo e competitivo para operadores com produtos diferenciados, sejam, sobretudo, as companhias “low-cost”, mas, também, as companhias “high service”, onde poderiam ser acolhidas as seguintes funções:

- a) Um **“hub” principal (TAP)** de reduzida dimensão à escala mundial (estruturado em grande parte pela **articulação do “velho” Atlântico-Sul “português”** – Brasil / África – com o **limitado sistema doméstico** – Lisboa / Porto / Faro / Açores / Madeira);
- b) Um **“hub” secundário (STAR)** de dimensão intermédia à escala global (estruturado pelas **vantagens potenciais** da “localização Lisboa” nos movimentos com origem/destino nos **mercados a poente da Europa e pelo alargamento da lógica Brasil-África no espaço global das relações intercontinentais em torno do Atlântico**);
- c) Um **espaço de desenvolvimento competitivo das operações “low-cost” e das operações “point to point”**, alimentadas pela evolução tecnológica dos aviões, no continente europeu, potenciando e beneficiando da afirmação turística global da grande região de polarização de Lisboa;
- d) A **progressiva consolidação de uma área de influência relevante à escala europeia** (superior a 5 milhões de habitantes), envolvendo outras regiões de Portugal e Espanha, tanto mais possível quanto o permita a estruturação, competitividade e resiliência do sistema de transportes, com particular destaque para os meios pesados e rápidos de intermodalidade.

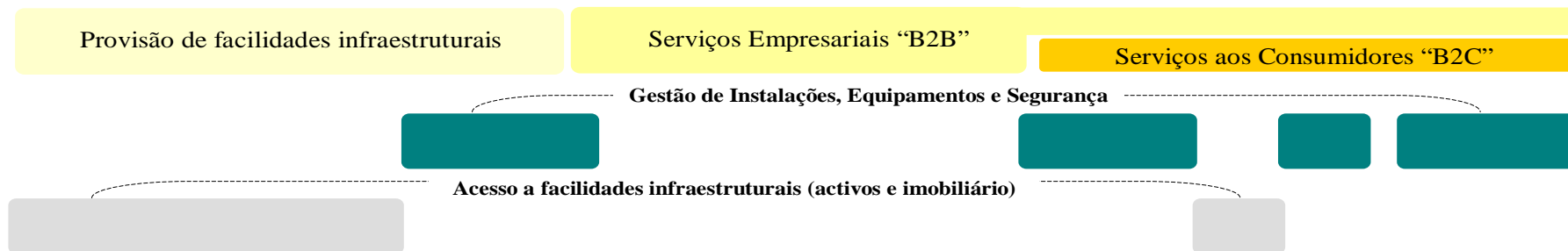
O Espaço do NAL nas Grandes Tendências de Evolução dos Aeroportos



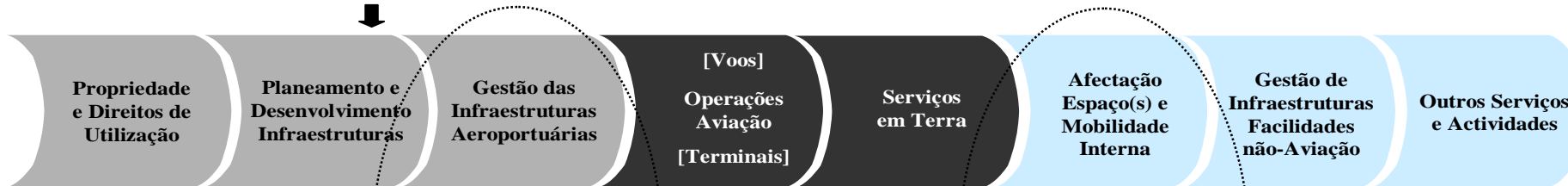
Especificação da Cadeia de Valor das “Cidades-Aeroporto”

(identificação das áreas críticas de eficiência e cooperação)

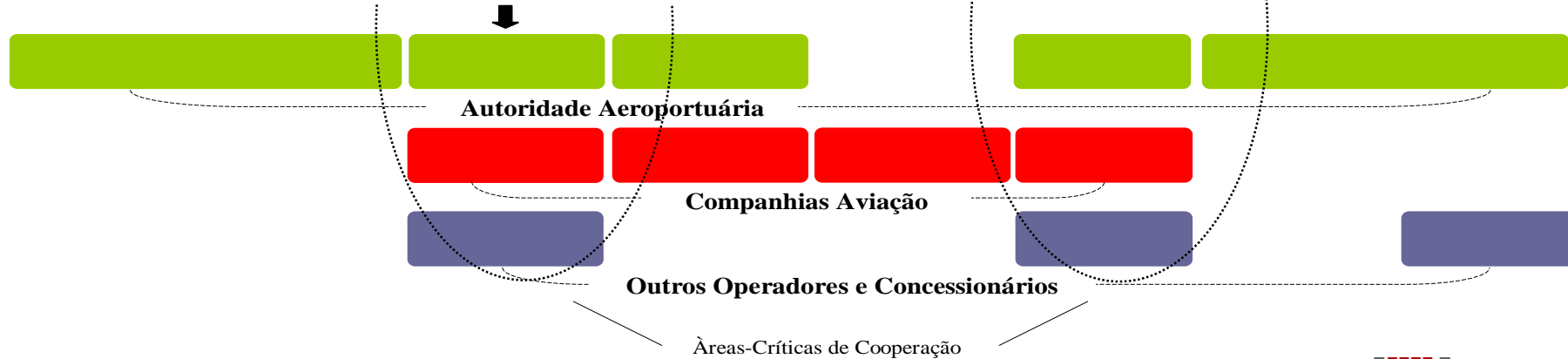
CARACTERÍSTICAS DOS PRINCIPAIS NEGÓCIOS



COMPONENTES E INTERFACES DA CADEIA DE VALOR DOS AEROPORTOS



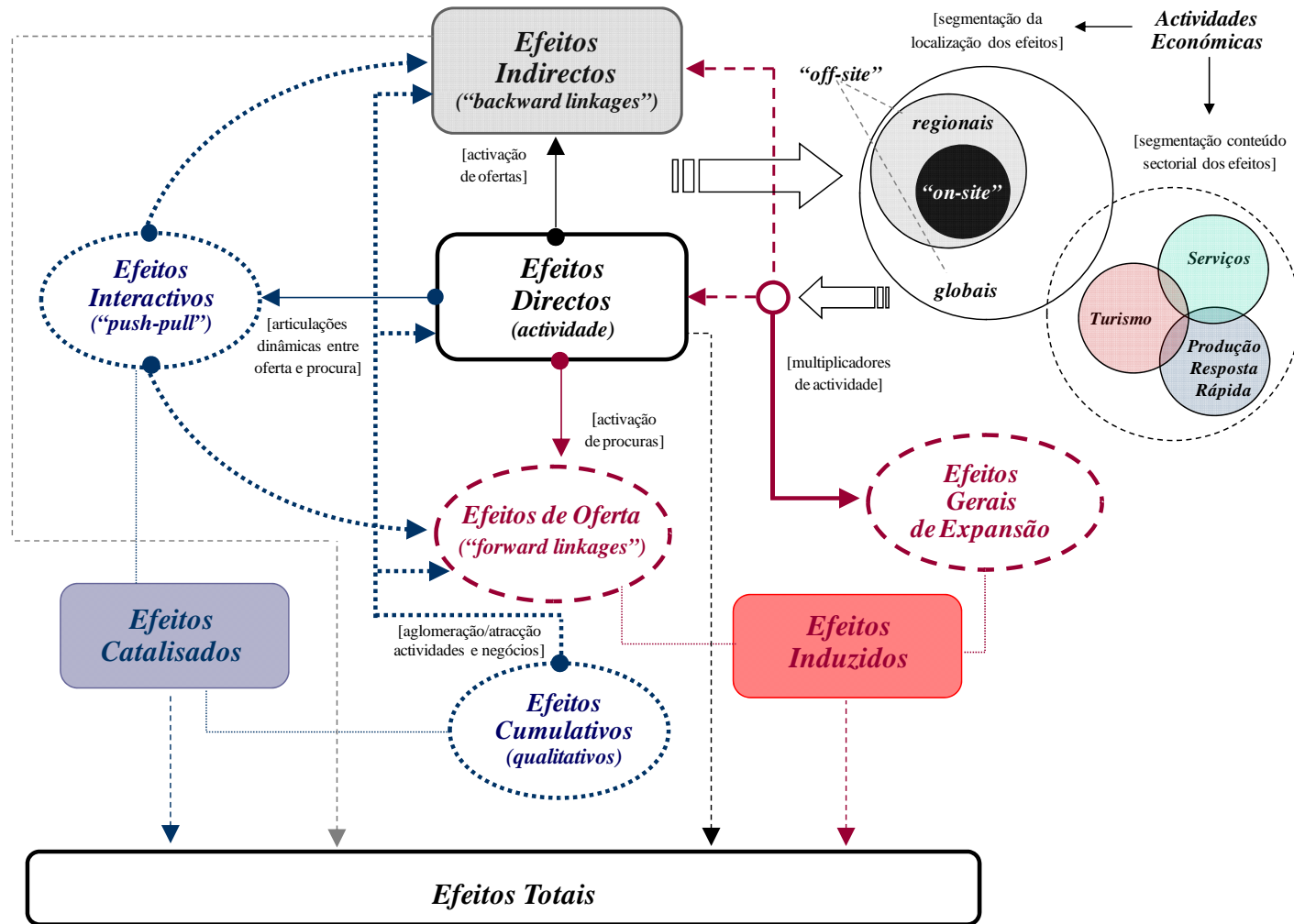
POSICIONAMENTO DOS DIFERENTES OPERADORES



Actividades aglomeráveis em torno de um aeroporto internacional (a lógica da formação de complexos de sinergias)

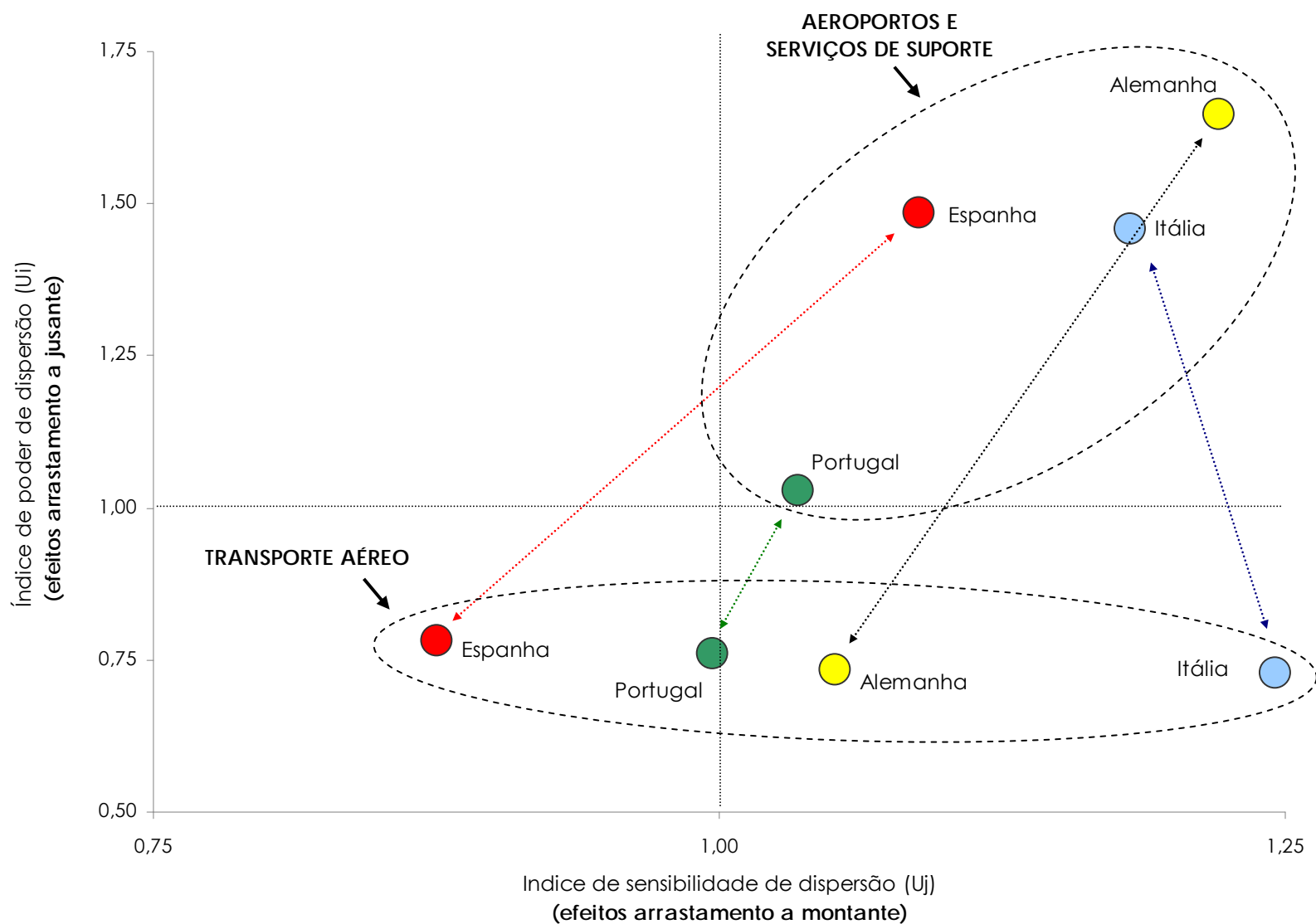
| Actividades Centrais | Actividades Complementares | Actividades Polarizadas | Actividades Potenciais |
|--|---|--|---|
| Componente Terminais (densificação de serviços e funções de suporte às redes de mobilidade global) | Bases alargadas (espaço e tempo) de intermediação, facilidades operacionais para as redes de operadores globais | Bases operativas de empresas globais ou internacionais, centros de negócios e comércio internacional | Centros comerciais, escritórios, espaços de utilização privilegiada de TIC |
| Componente Passageiros (alargamento das funções de "assistência em terra" em associação com ofertas segmentadas de consumo) | Catering, notícias, conteúdos e comunicações e mensagens, Centro de Serviços Médicos, Segurança | Hotelaria e restauração, centros de conferências, plataformas de encontro e interacção empresarial (reuniões, negociações) | Lazer, golfe, animação, actividades de educação e formação internacionalizadas, saúde |
| Componente Aviões (manutenção e desenvolvimento de actividades intensivas em conhecimento e competências tecnológicas) | Centros de peças e ferramentas, centros tecnológicos, centros de competências, | Espaços internacionais de exposição e demonstração, logística externa e serviços de valor acrescentado | Parques de ciência e tecnologia, actividades de I&D, indústrias de resposta rápida e/ou intensivas em conhecimento e informação |
| Componente Carga/Correio (consolidação de centros de Carga em associação com o reforço de actividades logísticas competitivas) | Infraestruturas e serviços de apoio às operações de carga aérea (articuladas com os utilizadores externos) | Parques regionais de feiras e exposições, actividades de produção e/ou distribuição internacional | Serviços de transporte e distribuição regionais |

Especificação e Desenvolvimento da Tipologia de Efeitos Económicos do NAL



"Benchmarking" dos Efeitos de Arrastamento dos Aeroportos

(uma significativa dispersão da capacidade de "empurrar" e "puxar" as Economias)



O Estimativa do impacto do NAL em termos de Emprego (Coeficientes Técnicos da Economia Portuguesa)

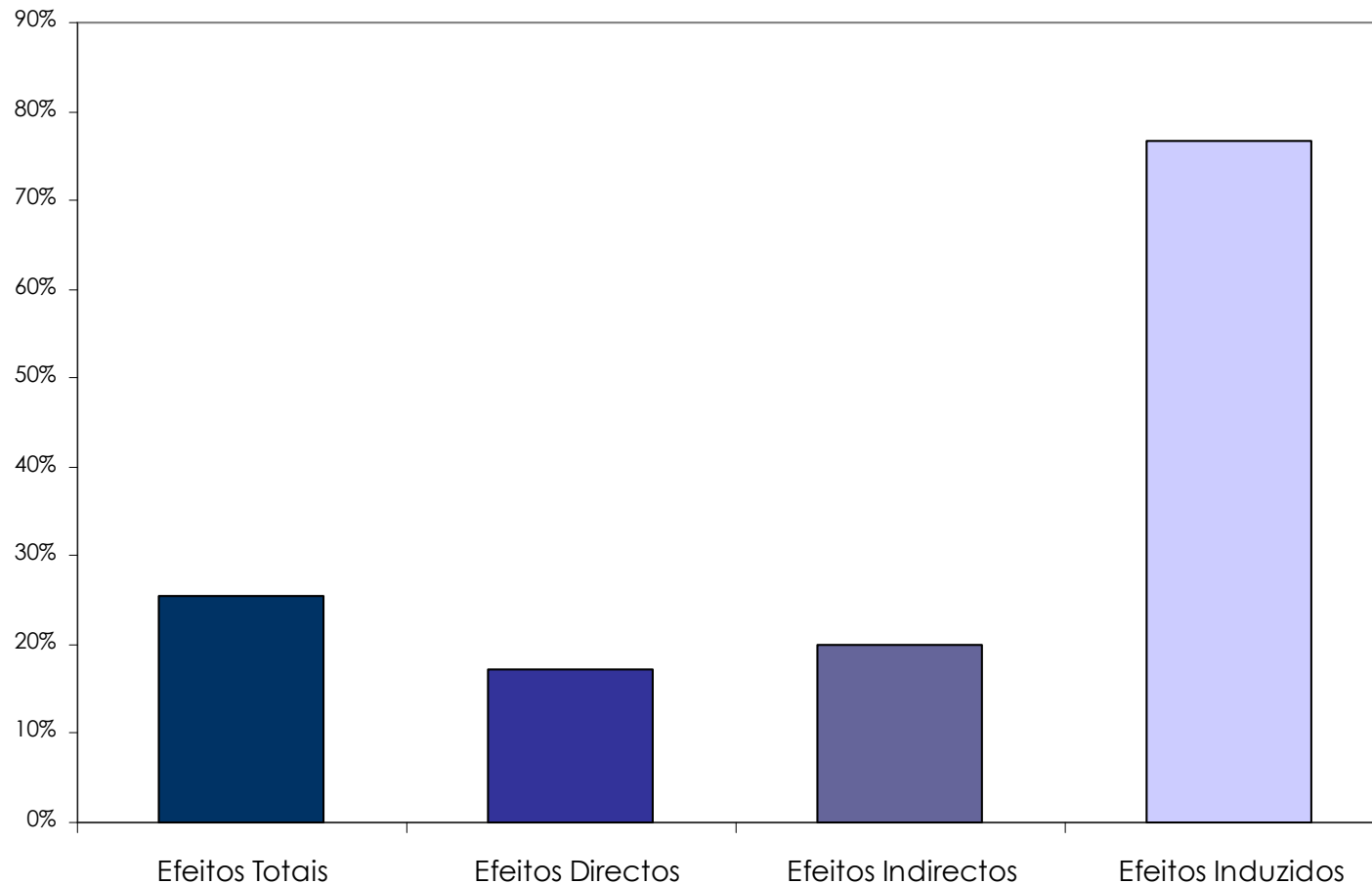
| Actividades Económicas | Portugal | LISBOA Grande Região Polarização | LISBOA Área Metro-politana | OTA Área Restrita Influência | CTA Área Restrita Influência | Portugal | LISBOA Grande Região Polarização | LISBOA Área Metro-politana | OTA Área Restrita Influência | |
|---|--------------|----------------------------------|----------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|------------------------------|--|
| | 2030 | | | | | 2050 | | | | |
| ACTIVIDADES PRIMÁRIAS | 374 | 176 | 39 | 19 | 29 | 625 | 294 | 65 | 33 | |
| INDÚSTRIAS TRANSFORMADORAS | 1803 | 745 | 531 | 45 | 57 | 3151 | 1288 | 915 | 78 | |
| UTILITIES | 88 | 35 | 24 | 2 | 3 | 149 | 60 | 40 | 4 | |
| CONSTRUÇÃO | 1020 | 386 | 241 | 25 | 39 | 1781 | 673 | 421 | 44 | |
| SERVIÇOS | 34633 | 28007 | 25124 | 1310 | 1991 | 59846 | 47849 | 43136 | 2124 | |
| Comércio | 1346 | 597 | 403 | 46 | 67 | 2387 | 1059 | 713 | 82 | |
| Alojamento e Restauração | 972 | 432 | 335 | 17 | 29 | 1610 | 716 | 556 | 28 | |
| Serviços Financeiros | 204 | 127 | 112 | 2 | 3 | 366 | 227 | 200 | 4 | |
| Serviços Empresariais | 4762 | 3037 | 2710 | 119 | 187 | 8241 | 5258 | 4693 | 205 | |
| Transportes aéreos | 9779 | 8413 | 8413 | 0 | 0 | 18477 | 15896 | 15896 | 0 | |
| Aeroportos e actividades suporte transportes | 14819 | 13928 | 12043 | 982 | 1545 | 24185 | 22241 | 19231 | 1568 | |
| Correios e telecomunicações | 783 | 457 | 400 | 11 | 16 | 1311 | 765 | 670 | 18 | |
| Outros Transportes | 1767 | 915 | 631 | 129 | 138 | 2909 | 1507 | 1039 | 212 | |
| TOTAL | 37918 | 29349 | 25959 | 1401 | 2119 | 65552 | 50163 | 44578 | 2281 | |
| Aeroportos, Serviços Suporte e Transportes Aéreos | 24599 | 22342 | 20457 | 982 | 1545 | 42663 | 38138 | 35128 | 1568 | |
| | 64,9% | 76,1% | 78,8% | 70,1% | 72,9% | 65,1% | 76,0% | 78,8% | 68,7% | |
| Decomposição dos Efeitos | | | | | | | | | | |
| Efeitos Totais | 37918 | | | 100,0% | | 65552 | | | 100,0% | |
| Efeitos Directos | 20977 | | | 55,3% | | 35824 | | | 54,6% | |
| Efeitos Indirectos | 12255 | | | 32,3% | | 21644 | | | 33,0% | |
| Efeitos Induzidos | 4686 | | | 12,4% | | 8084 | | | 12,3% | |

O Estimativa do impacto do NAL em termos de Emprego (Coeficientes Técnicos da Economia Alemã)

| Actividades Económicas | Portugal | LISBOA Grande Região Polarização | LISBOA Área Metro-politana | OTA Área Restrita Influência | CTA Área Restrita Influência | Portugal | LISBOA Grande Região Polarização | LISBOA Área Metro-politana | OTA Área Restrita Influência | CTA Área Restrita Influência |
|---|----------------|----------------------------------|----------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------|----------------------------------|----------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | 2030 | | | | | 2050 | | | | |
| ACTIVIDADES PRIMÁRIAS | 267 | 123 | 28 | 14 | 21 | 488 | 225 | 51 | 25 | 38 |
| INDÚSTRIAS TRANSFORMADORAS | 2885 | 1329 | 940 | 262 | 342 | 5205 | 2411 | 1711 | 486 | 631 |
| UTILITIES | 34 | 14 | 9 | 1 | 1 | 58 | 24 | 16 | 1 | 2 |
| CONSTRUÇÃO | 426 | 161 | 101 | 10 | 16 | 716 | 271 | 169 | 18 | 27 |
| SERVIÇOS | 43798 | 33181 | 29088 | 1888 | 2739 | 75373 | 56012 | 49318 | 3063 | 4437 |
| Comércio | 1220 | 538 | 364 | 40 | 59 | 2069 | 915 | 620 | 68 | 101 |
| Alojamento e Restauração | 1590 | 707 | 549 | 28 | 48 | 2960 | 1316 | 1022 | 51 | 90 |
| Serviços Financeiros | 675 | 418 | 369 | 7 | 11 | 1163 | 720 | 635 | 13 | 19 |
| Serviços Empresariais | 3866 | 2378 | 2083 | 113 | 168 | 6725 | 4129 | 3613 | 198 | 295 |
| Transportes aéreos | 9109 | 7837 | 7837 | 0 | 0 | 17204 | 14801 | 14801 | 0 | 0 |
| Aeroportos e actividades suporte transportes | 21004 | 17994 | 15559 | 1269 | 1996 | 34727 | 28632 | 24757 | 2019 | 3177 |
| Correios e telecomunicações | 305 | 178 | 156 | 4 | 6 | 522 | 305 | 267 | 7 | 11 |
| Outros Transportes | 5739 | 2970 | 2043 | 420 | 448 | 9500 | 4917 | 3382 | 695 | 742 |
| TOTAL | 47410 | 34808 | 30166 | 2175 | 3119 | 81839 | 58942 | 51265 | 3594 | 5134 |
| Aeroportos, Serviços Suporte e Transportes Aéreos | 30113 63,5% | 25831 74,2% | 23395 77,6% | 1269 58,3% | 1996 64,0% | 51931 63,5% | 43433 73,7% | 39558 77,2% | 2019 56,2% | 3177 61,9% |
| Decomposição dos Efeitos | | | | | | | | | | |
| Efeitos Totais | 47410 | | | 100,0% | | 81839 | | | 100,0% | |
| Efeitos Directos | 23653 | | | 49,9% | | 39735 | | | 48,6% | |
| Efeitos Indirectos | 15134 | | | 31,9% | | 26996 | | | 33,0% | |
| Efeitos Induzidos | 8622 | | | 18,2% | | 15108 | | | 18,5% | |

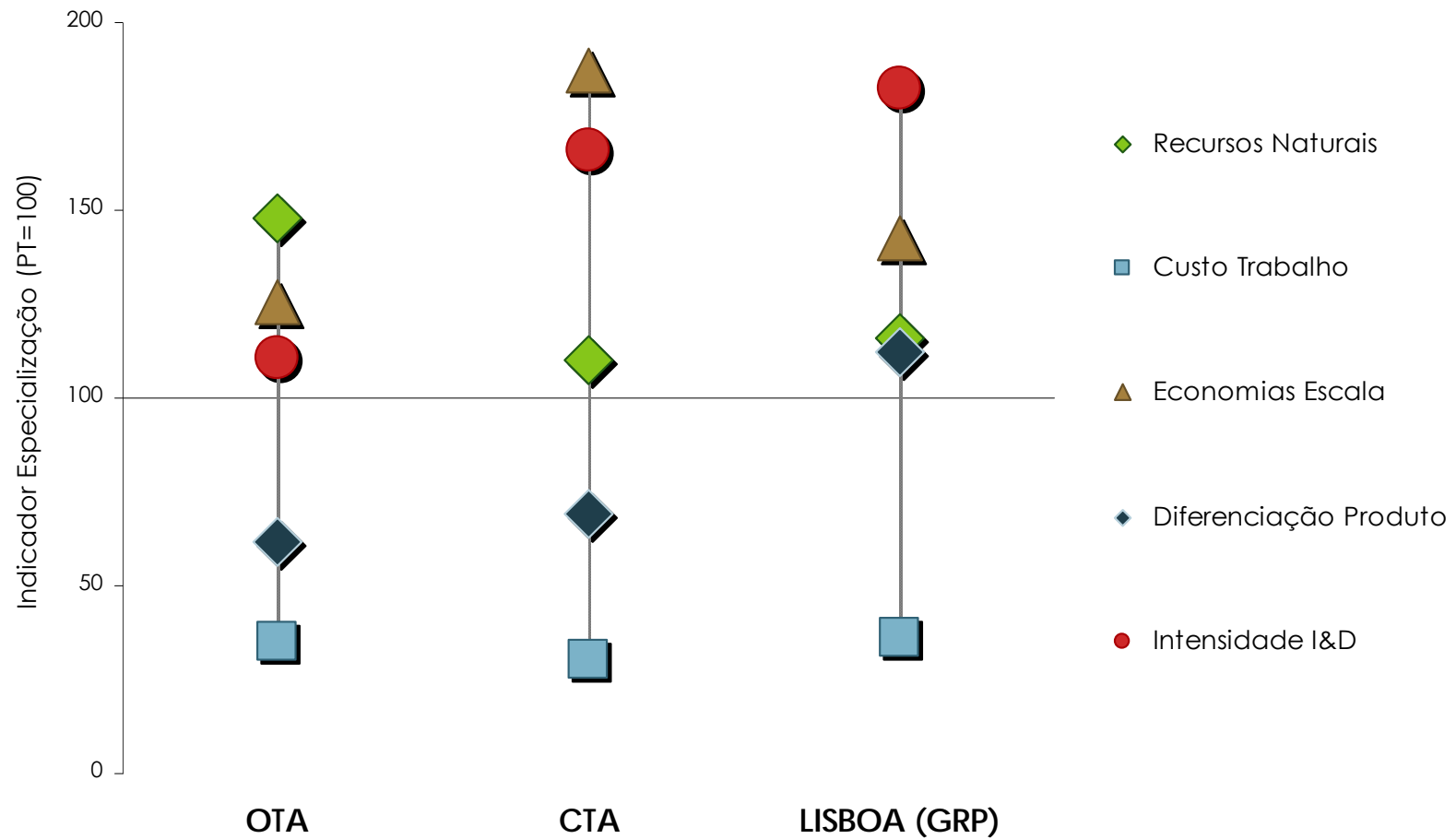
Os Impactos diferenciados por Tipologia de Efeitos do NAL

(comparação dos resultados obtidos com os coeficientes técnicos dos modelos português e alemão)



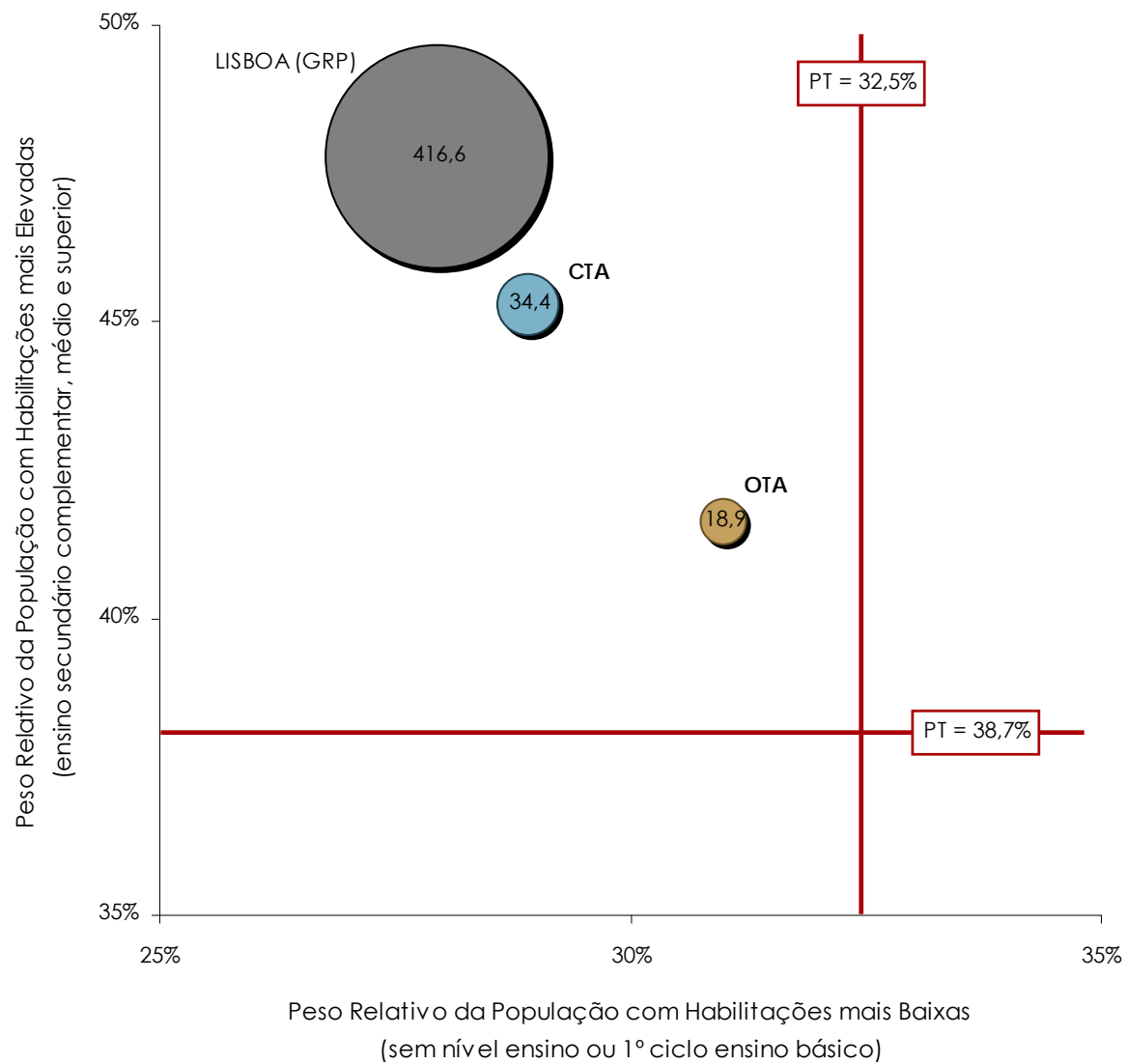
A especialização das actividades industriais

(Indicador de especialização calculado com base no Valor Acrescentado)



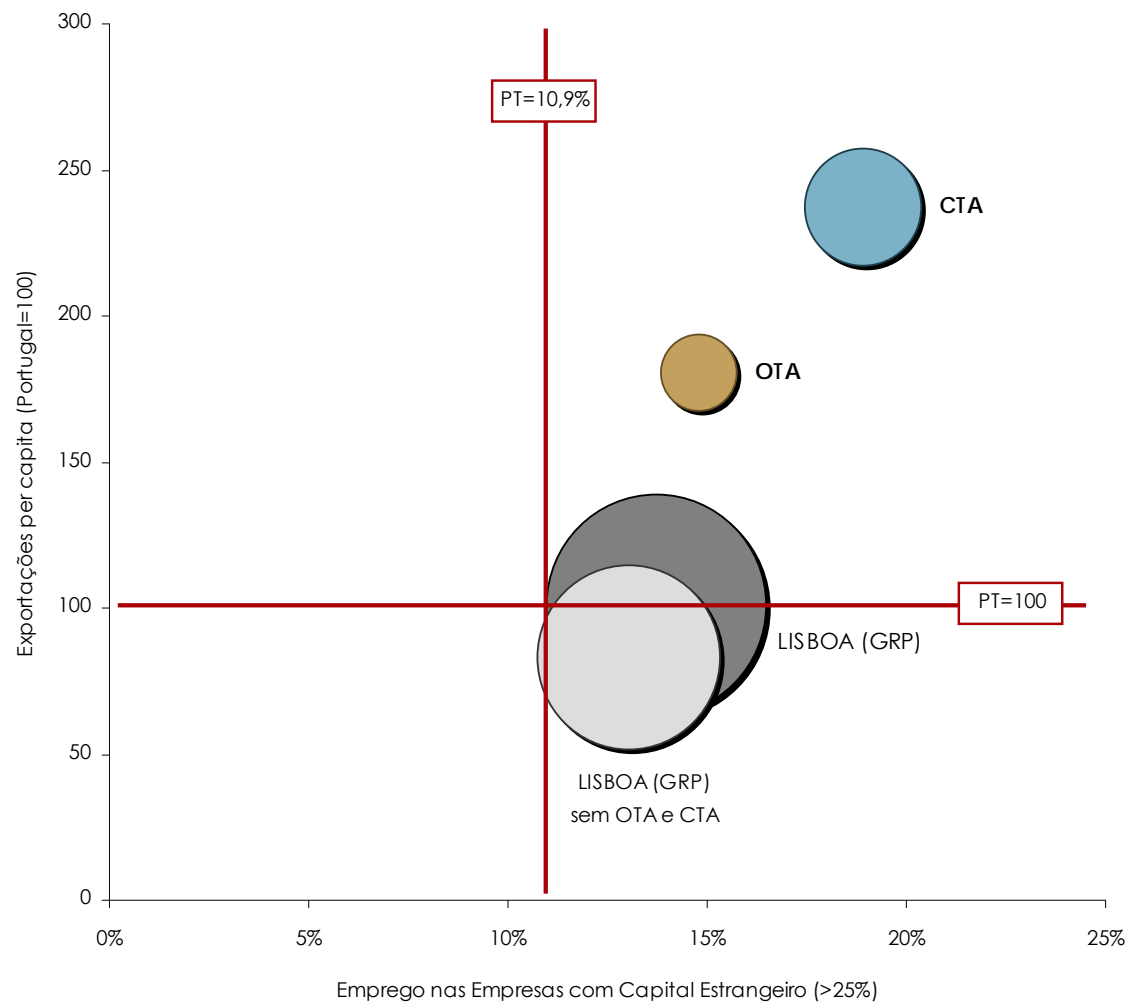
Os Recursos Humanos

(Níveis de ensino alcançados pela população activa residente)



O grau de internacionalização das actividades económicas

(Orientação exportadora e peso relativo do emprego nas ECCE)



Identificação das Principais Oportunidades do NAL no CTA

| | |
|---|---|
| Eixos Predominantes Expansão | Desenvolvimento do eixo a Nascente/Sul de Lisboa, mais “internacional”, no quadro mais geral da intensificação do relacionamento dinâmico entre as regiões capitais da península ibérica, estreitando a interacção com os pólos de vocação logística e industrial da península de Setúbal e do Alentejo Central (Vendas Novas / Évora e Elvas-Badajoz) (★ ★ ★) |
| Principais Actividades Emergentes | <p>Possibilidade efectiva de aproximação a um modelo de “cidade-aeroporto” bastante qualificado, ordenado, competitivo e sem restrições de espaço, num perfil temporal de “mounting wave” (★ ★ ★)</p> <p>Potenciação relevante do desenvolvimento de infraestruturas, actividades e serviços logísticos de vocação mais internacional, favorecendo a articulação dos portos de Lisboa, Setúbal e Sines em articulação com a nova plataforma logística do Poceirão, servindo Lisboa e Madrid (★ ★ ★)</p> <p>Geração de uma base de suporte espacialmente equilibrada ao desenvolvimento do turismo no eixo Lisboa-Estoril/Sintra/Cascais e nos pólos emergentes do Oeste e do Alentejo Litoral (★ ★)</p> |
| Processos Requalificação Regeneração | Suporte à regeneração dos espaços libertados na Península de Setúbal pelo processo de desindustrialização (Barreiro / Moita / Montijo) e criação de alternativas de emprego a uma eventual perda de velocidade do cluster automóvel no eixo Setúbal-Palmela (★ ★ ★) |
| Valorização Recursos | Mobilização dos recursos humanos disponíveis em quantidade e qualidade na Península de Setúbal para novas oportunidades de desenvolvimento económico e social (★ ★) |
| Configuração Área Metropolitana | Favorecimento do reequilíbrio da área metropolitana de Lisboa em torno do Tejo dando corpo á materialização do objectivo estratégico da “cidade das duas margens” e à redução da pressão dos movimentos pendulares Sul-Norte (★ ★ ★) |



Identificação das Principais Riscos do NAL no CTA

| | |
|---|--|
| Captação Fluxos Tráfego | Incapacidade de desenvolver soluções integradas de mobilidade de passageiros que minimizem a distância do aeroporto às áreas centrais da cidade de Lisboa (★★) |
| Eixos Predominantes de Desequilíbrio | Reprodução de más práticas de ordenamento do território e de protecção da natureza pode comprometer um desenvolvimento ambiental exemplar do projecto do NAL (★★) |
| Mobilidade | Custo e fiabilidade das travessias do Tejo (embora o seu desenvolvimento esteja previsto, independentemente da localização do NAL) (★) |
| Desenvolvimento Urbano | Pressão imobiliária, apoiada na procura, no sentido da expansão significativa da mancha residencial entre a zona ribeirinha e o território mais próximo da localização do NAL (★★) |

Recomendações

- 1) A situação do país no seu percurso de médio prazo de consolidação orçamental torna imperioso o **abandono de qualquer tentação de associar o projecto a uma óptica de despesa** (primado das condições e da oferta, na configuração do projecto, e primado dos fluxos esperados, na gestão dos factores de crescimento) **sendo essencial garantir a adopção de uma efectiva óptica do investimento com retorno credível, ainda que num quadro de incerteza alargada como o que existe para qualquer projecto a longo prazo** (primado da atractividade e da resposta à procura, na configuração do projecto, e primado da disputa concorrencial de novos fluxos, na gestão dos factores de crescimento). O NAL deve poder configurar um **projecto nacional de abertura, servindo a globalização da economia portuguesa e o desenvolvimento de parcerias internacionais abrindo caminho para novas e/ou mais qualificadas actividades**, evitando o seu desvio para um projecto nacionalista limitado à satisfação de uma oportunidade nacional de negócio e apoiando a simples defesa e expansão de actividades actualmente já existentes;

Recomendações

- 2) A definição do modelo de aeroporto deve ser consolidada numa **perspectiva de reforço sustentado da sua competitividade para permitir agarrar as oportunidades e disputar os fluxos de passageiros e mercadorias que, no futuro, estarão sujeitos a um pressão concorrencial fortíssima**, apostando na construção progressiva de uma “cidade-aeroporto” singular e moderna susceptível de atrair e aglomerar uma vasto conjunto de actividades económicas.

Recomendações

A qualidade desta cidade-aeroporto exigiria, na localização “CTA”, **a adopção de uma forte disciplina de ordenamento e um exemplar desempenho de gestão dos riscos e das externalidades ambientais**, adoptando mecanismos excepcionais para a sua garantia, traduzidos, nomeadamente, na reafecção de uma parte do CTA à ZPE do estuário do Tejo e na criação de uma relevante zona-tampão que reforce os efeitos dessa reafecção e permita defender a qualidade do perímetro do aeroporto das pressões urbanísticas - a cidade-aeroporto deve ser uma cidade empresarial articulada por serviços de mobilidade colectiva com os pólos residenciais já existentes, tal como, na localização “Ota”, a adopção de mecanismos valorizadores da sua aproximação a um modelo de “cidade-aeroporto” poli-nucleada em articulação com a requalificação e ordenamento das áreas logísticas localizadas na confluência do Carregado, Azambuja e Castanheira do Ribatejo (de acordo com as conclusões do estudo de ordenamento das actividades económicas em torno do NAL realizado, sob minha coordenação, para o NAER).

Recomendações

- 3) A escolha de uma localização para o NAL aconselha, seja qual for essa localização mas, em especial, se ela recair sobre o CTA, que se **proceda a uma reavaliação estratégica e sistémica da configuração global dos grandes projectos de investimento em infraestruturas de mobilidade por forma garantir que se alcança um grau adequado de coerência e articulação**, maximizando sinergias e minimizando custos, entre projectos pensados em diferentes épocas e em diferentes lógicas de desenvolvimento.