Massa Crítica

Luís Marques
l.s.marques@sapo.pt

Rendeiro *versus* Ghosn

Nunca saberemos se João Rendeiro foi buscar inspiração a Carlos Ghosn, um ex-administrador da Renault-Nissan, para montar a fuga que o conduziu à trágica morte. Talvez. Com a sua reconhecida tendência para a megalomania, copiar os melhores poderá ter sido irresistível. E fatal. Quando Rendeiro decidiu fugir, já Ghosn levava quase dois anos a viver calmamente numa mansão da família em Beirute, depois de uma espetacular fuga à justiça japonesa. Em contrapartida, Rendeiro acabou numa sórdida prisão da África do Sul, após uma bem mais prosaica fuga à justiça portuguesa.

Carlos Ghosn era uma lenda na indústria automóvel. Liderou a Renault, a Nissan, a junção e reestruturação das duas e um vasto conglomerado de participadas. Salvou a empresa japonesa da falência, feito que lhe trouxe índices altíssimos de popularidade. Chegou a ficar à frente de Obama na preferência dos japoneses por uma personalidade estrangeira para liderar os destinos do país. A lenda desfez-se a 19 de novembro de 2018, quando Ghosn foi preso pela polícia japonesa sob acusação de fraude fiscal. No dia 30 de dezembro de 2019, quando aguardava julgamento, com o passaporte apreendido e proibição de sair do país, protagonizou a rocambolesca e misteriosa fuga que o levou ao Líbano. País de onde não pode ser extraditado por ter nacionalidade libanesa, que acumula com a brasileira e a francesa.

A fuga de Ghosn é digna de filme. A de Rendeiro foi um passeio no parque. Ghosn terá saído do Japão dentro de um caixote de instrumentos musicais, num jato privado que viajou para a Turquia e depois para o Líbano. Rendeiro só precisou dar alguma música à justiça portuguesa, tomar um avião de carreira para Londres, dar a morada da embaixada como sua e desaparecer. A primeira só é possível com cumplicidades ao mais alto nível. A segunda revela o nível do que cá se passa. Ghosn continua a clamar inocência, distribuindo comunicados e declarações sem que alguém lhe toque. Rendeiro seguiu-lhe o exemplo, deu uma entrevista, e, ao fazê-lo, acelerou o inevitável fim. Decididamente, nem todos os fugitivos são iguais.

Ambos se achavam vítimas da justiça. De uma conspiração de juízes e políticos. Da perseguição dos poderosos, como eles tinham sido ou queriam ter sido. "Não escapei da justiça, escapei da injustiça e da perseguição política", justificou-se Ghosn, repetindo o que Rendeiro disse da justiça portuguesa. As autoridades francesas, que mantiveram um estranho silêncio sobre o caso, acordaram em abril, dois anos depois da fuga. Emitiram um mandado de captura internacional contra Ghosn por apropriação indevida de fundos e bens, entre os quais um luxuoso iate. Nada indica, no entanto, que Ghosn acabe os seus dias numa prisão do Hezbollah.

Mas foi isso mesmo, não no Líbano mas na África do Sul, que aconteceu a João Rendeiro. Na sua louca corrida ao encontro da tragédia, Rendeiro disse um dia, com uma inesperada adaptação revolucionária, que a sua opção seria "liberdade ou morte". Foi a morte. Entre a rendição e a espada terá preferido a espada. Não se é Ghosn quem quer. Só quem pode.

AVIAÇÃO

Imbróglio Retoma acelerada e obras de melhoria do Humberto Delgado arrastam-se à espera do novo aeroporto e fazem antever um verão de 2022 de atrasos e cancelamentos

Aeroporto sobrelotado limita *boom* do turismo

Anabela Campos

Soam os alarmes. Aproximam-se os meses de verão e a retoma do sector da aviação avança em força, com os turistas a chegar a Lisboa a ritmos semelhantes aos de 2019, o que faz temer pela capacidade de resposta do Aeroporto Humberto Delgado (AHD), uma infraestrutura sobrelotada e praticamente sem espaço para expansão. Os constrangimentos do Humberto Delgado são muitos e vários atores do sector, ouvidos pelo Expresso, não têm dúvidas de que os problemas que afetaram o principal aeroporto do país em 2019 vão sentir-se de novo em 2022, já que a capacidade aeroportuária se mantém praticamente inalterada, apesar de melhorias localizadas feitas pela ANA — Aeroportos de Portugal.

Todos apontam na mesma direção: vai haver atrasos e cancelamento de voos nos meses mais quentes de verão no AHD, o que acabará por ter consequências nefastas no turismo, a alavanca do crescimento económico em 2022. O aeroporto de Lisboa continua a não conseguir processar mais do que 38 a 40 movimentos de aeronaves por hora, confirmou o Expresso junto da NAV, entidade responsável pela gestão do tráfego aéreo. São os mesmos movimentos que processava antes da pandemia. Neste contexto, e com Portugal a registar um aumento de tráfego acima da média europeia, as companhias vão ter de rejeitar passageiros. A TAP, com cerca de metade dos *slots* [espaço horário para aterrar e levantar voo] de Lisboa, acabará por ser a mais prejudicada.

Imprevisibilidade atrasa obras

As obras de melhoria do AHD planeadas pela ANA em 2019, com a expansão para o Montijo em pano de fundo, não foram concluídas, ficaram a meio. A concessionária investiu €75 milhões nos aeroportos portugueses em 2020 e arrancou com a primeira fase da *taxiway* do Humberto Delgado, a chamada saída rápida, onde gastou €18 milhões. A obra, fundamental para que as companhias possam encurtar o tempo de descolagem, ficou concluída em dezembro de 2021, explica fonte oficial da ANA ao Expresso, mas "não entrou em operação porque aguarda a conclusão da segunda fase", impedida de avançar "porque depende da libertação de infraestruturas existentes", o que não tem relação apenas com a concessionária. É que para concluir a segunda fase da saída rápida seria preciso retirar a Torre de Controlo de Lisboa da atual localização. O projeto está a avançar a conta-gotas. A localização da nova torre, uma decisão a tomar em articulação entre a NAV Portugal, a ANA e outras entidades aeronáuticas, ainda está em "fase de discussão e análise", diz fonte oficial da NAV. É um processo que irá demorar, já que para fazer uma nova torre são necessários três a quatro anos, estima-se. É uma pescadinha de rabo na boca. Enquanto não houver uma nova torre, o novo sistema de controlo de navegação da NAV não pode ser usado em toda a sua capacidade, e isso dificulta também mudanças que poderão ajudar a agilizar o funcionamento do aeroporto de Lisboa. A NAV, avança fonte oficial, espera "operar a partir do último trimestre de 2022 um novo sistema de gestão de tráfego aéreo, o TOPSKY".

Em 2021, a ANA, controlada pela francesa Vinci, meteu pé no travão e investiu apenas €20 milhões. A incerteza sobre a recuperação do sector em 2020 e 2021, mas sobretudo a falta de visibilidade sobre a localização do futuro aeroporto da Grande Lisboa — Montijo ou Alcochete —, levou a Vinci a racionalizar o investimento, ou seja, a investir menos do que seria desejável e a um ritmo mais lento. Tão cedo não vai haver um novo aeroporto — e se a opção for Alcochete, os investimentos na antiga Portela serão menos rentáveis, já que Lisboa deixará de ser o aeroporto principal. O estudo de Avaliação Ambiental Estratégica à nova localização vai demorar cerca de um ano e depois a decisão ainda terá de ser discutida — a expectativa do sector é de que, ainda que tudo corra de forma célere, vão ser precisos mais cinco anos para haver um novo aeroporto. Um problema que se arrasta e penaliza a aviação e o turismo — o assunto é sério, pois é de avião que chega a maioria dos estrangeiros a Portugal.

Espaço, precisa-se!

Alguns apontam o dedo à ANA pelo atraso nas obras, dizendo que a concessionária está mais disponível para investir nas lojas — onde muitas vezes os passageiros se demoram e perdem o avião, obrigando à retirada de malas e atraso do voo — do que na infraestrutura. A ANA defende-se afirmando que tem trabalhado para mitigar os problemas com investimento quer nos aeroportos em Lisboa quer no Porto, e considerando que para o sucesso da operação todos têm de cooperar: desde o SEF, no controlo de fronteiras, às companhias aéreas, no respeito pelos *slots*, aos *handlers* (logística) e à gestão do tráfego aéreo pela NAV.

Há outros paus na engrenagem. Para ganhar espaço no AHD era útil libertar terrenos que estão na posse da Força Aérea (FA), em Figo Maduro — chegou a admitir-se a hipótese de transferir para lá as salas VIP, o que libertaria espaço para portas de embarque e aeronaves. O processo não tem avançado, tem sido travado também, em parte, por ausência de visibilidade sobre onde irá localizar-se o novo aeroporto — se for o Montijo, recorde-se, tem de se libertar aquela base aérea, e em troca a FA receberia €100 milhões. Sem essa decisão, os militares vão resistindo à saída, sabe o Expresso.

Outro problema é o controlo na fronteira. Ainda o verão não aqueceu e já engrossaram as filas junto aos balcões do SEF, já houve, inclusive, dias em que houve mais voos não-Schengen no aeroporto de Lisboa do que em 2019. O SEF desdramatiza e fonte oficial diz que está a ultimar o plano da operação nos postos de fronteira aérea por forma a acomodar o maior fluxo de passageiros no verão, mas não esclarece se irá reforçar a presença no AHD. Há 215 inspetores no aeroporto de Lisboa, dos quais 125 exercem funções de controlo documental nos 16 balcões instalados na zona de fronteira. Os sindicatos têm dito que seriam precisos pelo menos 250 trabalhadores e têm alertado para as consequências da prevista extinção do SEF. Ainda esta semana, noticiou a TSF, foi suspensa a formação de 40 agentes da PSP que iriam estagiar em Lisboa, Faro e Funchal.

Com o verão a aproximar-se, uma coisa parece certa: tudo conflui para que o verão deste ano seja tão ou mais difícil do que o de 2019. E não é só o problema das infraestruturas que vai afetar o sector, é também a falta de mão de obra especializada, situação que está a afetar a generalidade dos aeroportos mundiais. O Governo, sabe o Expresso, está preocupado, e o ministro das Infraestruturas, Pedro Nuno Santos, tem reunido com os principais atores do sector para alertar para a necessidade de minimizar os riscos da sobrelotação do maior aeroporto do país.

acampos@expresso.impresa.pt

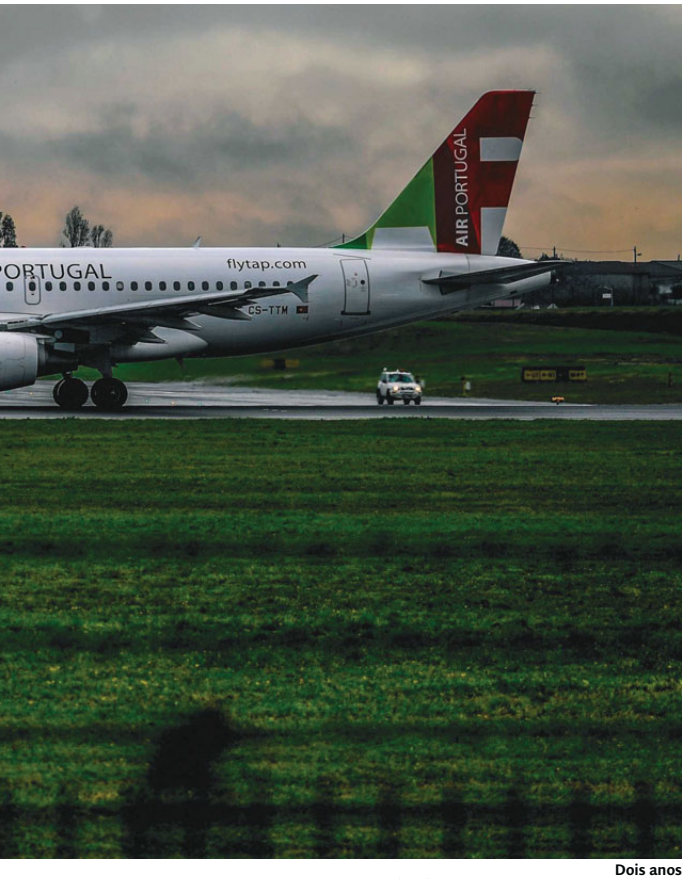
INVESTIMENTO

Obras avançam, mas a meio gás

- **ANA** A concessionária investiu nos aeroportos nacionais €43 milhões em 2019, €75 milhões em 2020 e €20 milhões em 2021. Entre os investimentos referidos pela ANA estão investimentos nas pistas em Lisboa e no Porto — sendo que na saída rápida do Humberto Delgado só avançou a primeira fase. No investimento em Lisboa são apontadas novas unidades de *check-in* móvel nos terminais 1 e 2; nova área de embarque na zona não Schengen no terminal com três portas de entrada.

À espera de nova torre de controlo

- **NAV** Está em discussão a localização exata da nova torre de controlo de Lisboa, assegura a NAV Portugal. Só depois será feito o concurso e lançada a empreitada da construção. A partir do último trimestre de 2022 a NAV irá operar um novo sistema de gestão de tráfego aéreo, o TOPSKY, substituindo o atual sistema com 21 anos. A NAV tem 931 trabalhadores espalhados por dez geografias, dos quais 349 são controladores aéreos. **A.C.**



Dois anos depois da pandemia pouco mudou no congestionado aeroporto Humberto Delgado FOTO PATRICIA DE MELO MOREIRA/AFP VIA GETTY IMAGES

Turismo está a 'salvar' o crescimento económico

Portugal vai beneficiar de ser um destino seguro. Bruxelas espera que cresça mais do que o antecipado em fevereiro

A alavanca do crescimento económico em 2022 será o turismo, e a procura por Portugal como destino tem levado várias companhias aéreas a reforçar a operação para os aeroportos portugueses, especialmente Lisboa. A ANA — Aeroportos de Portugal diz que a procura dos últimos meses coloca os aeroportos portugueses acima da média europeia. Mas os hoteleiros estão preocupados com o atraso na construção do novo aeroporto em Lisboa e o presidente da Câmara Municipal, Carlos Moedas, diz mesmo que "precisamos de um aeroporto. Se ele é num sítio ou noutro, isso deve ser uma decisão técnica, mas o aeroporto tem de avançar, para bem de todos".

O que é certo é que, com ou sem aeroporto, os números do turismo estão a agradar bastante ao Governo. O ministro da Economia disse na semana passada que "o que se passa no turismo é motivo de grande regozijo". António Costa Silva lembrou que "a estimativa do Banco de Portugal é de que, em termos de receitas, o turismo este ano possa assegurar perto de €16 mil milhões, cerca de 85% do que conseguimos em 2019". E destacou a procura de visitantes do Reino Unido, da Alemanha, mas sobretudo dos EUA.

A recuperação do sector do turismo é precisamente um dos principais fatores que levaram a Comissão Europeia (CE) e o Fundo Monetário Internacional (FMI) a rever esta semana em alta o seu cenário de crescimento para a economia portuguesa. Tal como o Expresso avançou no final de março, Portugal é considerado um destino seguro e pode ganhar quota de mercado por causa da guerra no Leste da Europa. Na altura, o sector apontava para uma retoma forte, com o turismo a ajudar a 'salvar' o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB).

Como se esperava, dado o impacto da guerra na Ucrânia e a escalada da inflação, as projeções de primavera de Bruxelas não trouxeram boas notícias para a zona euro. Para este ano, o corte nas previsões é transversal, atingindo 1,3 pontos percentuais no conjunto do espaço da moeda única, que deve crescer apenas 2,7%. Mas Portugal, a par dos Países Baixos, são exceções, e Bruxelas espera que cresçam mais do que o antecipado em fevereiro, em ambos os casos mais 0,3 p.p. A CE prevê agora que o PIB português avance 5,8% em termos reais em 2022 — o valor mais expressivo entre todos os países da moeda única — e 2,7% em 2023.

Tendo em conta os valores já conhecidos sobre a evolução do PIB em 2020 e 2021, estas projeções de Bruxelas para 2022 e 2023 significam que a economia portuguesa vai ultrapassar este ano o patamar de 2019, antes da crise pandémica, chegando ao final do próximo ano 4,4% acima de 2019. Um valor superior aos 3,6% de crescimento da zona euro face a 2019, indicam os cálculos do Expresso.

Bruxelas destaca o "forte início do ano" da economia portuguesa — o PIB cresceu 2,6% no primeiro trimestre face aos três meses anteriores, o valor mais expressivo entre os países da zona euro para os quais já há dados disponíveis. Uma evolução explicada em grande medida pelo dinamismo do consumo privado e a recuperação do turismo.

Os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE) indicam que o número de dormidas nos estabelecimentos de alojamento turístico em Portugal atingiu 8,93 milhões nos três primeiros meses deste ano (últimos valores disponíveis), crescendo quase 400% face ao mesmo período do ano passado, quando o segundo confinamento geral do país para travar a pandemia de covid-19 afetou muito o sector. Ainda assim, o número de dormidas nesse período ficou quase 19% abaixo do registado nos primeiros três meses de 2019. E a recuperação do turismo deve ganhar fôlego ao longo do ano. "O sector dos serviços, em particular o turismo, está lançado para uma forte recuperação a partir de uma base baixa", destaca a CE. Uma recuperação que ajuda a explicar o crescimento esperado de 12,3% nas exportações de bens e serviços, apesar do abrandamento dos principais parceiros comerciais nacionais.

Quanto ao FMI, apresentou esta semana o comunicado sobre a conclusão da missão a Portugal, no âmbito do artigo IV da organização. O cenário de crescimento para o PIB português este ano também foi revisto em alta, para 4,5%, quando há apenas um mês, no "World Economic Outlook", apontava para 4%. Ainda assim, este valor fica abaixo dos 4,9% antecipados pelo Governo e muito longe dos 5,8% da nova projeção da CE.

O FMI não detalhou os números, que só serão conhecidos daqui a um mês, quando for publicado o documento final sobre a análise à economia portuguesa. Mas a explicação para esta melhoria do cenário para a economia portuguesa prende-se com a "nova informação sobre o turismo e a procura interna", salientou aos jornalistas Rupa Duttagupta, chefe da missão do Fundo a Portugal.

SÓNIA M. LOURENÇO
Com **A.C.** e **P.L.**
slourenco@expresso.impresa.pt

NÚMEROS

5,8%
é quanto a Comissão Europeia prevê que o PIB português avance em termos reais em 2022

16
mil milhões de euros é a estimativa do Banco de Portugal para as receitas do turismo este ano, cerca de 85% das atingidas em 2019

49%
é o crescimento de turistas dos EUA este ano em Portugal face a 2019, o melhor ano de sempre. A entrada de turistas do Reino Unido cresce 4,3% e da Alemanha 7,3%

Transportes públicos

CP reforça comboios já a pensar no verão

Empresa ganhou folga com a pandemia e conseguiu recuperar material circulante para acorrer a necessidades de última hora. Sector adequa oferta

Nos transportes públicos, a hora é, para já, de greves na CP e no Metropolitano de Lisboa, mas com o verão à porta as empresas do sector começam a responder ao reforço da procura que já se está a fazer sentir com a retoma do turismo e o progressivo regresso à normalidade, apesar de a pandemia de covid-19 continuar a inspirar cuidados. A CP já reforçou a oferta de comboios em duas linhas das regiões de Lisboa e Porto e diz ao Expresso estar a "finalizar o trabalho de preparação de reforços adicionais". Acrescenta que "alguns dos reforços previstos incluem os destinos habituais de férias de verão e praias", como aconteceu em anos anteriores para o Algarve, aos fins de semana, no período do verão.

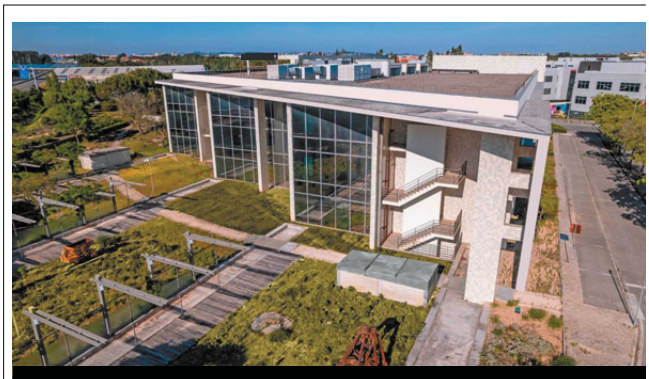
O primeiro reforço aconteceu na Linha de Cascais. Perante o aumento de passageiros para as praias, passou a haver a 7 de maio mais dois comboios aos sábados, domingos e feriados, com saída de Cascais às 19h14 e às 19h44, que se mantêm até 4 de setembro. O outro reforço aconteceu na Linha do Douro — entre 15 de maio e 16 de outubro passa a haver dois novos comboios (um por sentido) entre o Porto e o Pocinho e serão prolongados dois comboios regulares da Régua para o Pinhão.

A CP ganhou tempo com a pandemia de covid-19, pois a redução brusca da oferta retirou a pressão que no verão de 2018 gerou uma série de problemas operacionais. A recuperação de comboios que estavam parados dá margem para a empresa alterar a sua oferta: "Naturalmente que muitos destes reforços só são possíveis na sequência do plano de recuperação de material circulante que a CP tem em curso desde 2019/2020", afirma a empresa. Este material recuperado tem servido as Linhas do Douro, Algarve, Oeste e Sintra.

Na região de Lisboa a oferta vai também aumentar no verão por via do lançamento da Carris Metropolitana, a nova operadora de transporte rodoviário da Área Metropolitana de Lisboa, que inclui todos os serviços e linhas intermunicipais, assim como o serviço e linhas de 15 dos 18 municípios da AML, à exceção de Lisboa, Cascais e Barreiro. A ideia de criar esta empresa foi articular a oferta na região com novos autocarros, novas linhas e novos percursos. Já a Carris, que se manterá a operar autonomamente na cidade de Lisboa, admite que "podem vir a ser feitos alguns reforços sempre que tal se justifique e existam meios disponíveis para o efeito". No atravessamento do rio Tejo, a TTSL — Transtejo Soflusa não prevê reforçar a oferta durante o verão, atendendo quer à procura atual quer à registada em anos anteriores.

O Metro de Lisboa diz que vai implementar os horários de verão a partir de 27 de junho e até 11 de setembro. Já o Metro do Porto refere que, "em função da recuperação da procura que se tem vindo a registar desde os últimos meses de 2021 e consolidada nos primeiros meses deste ano, temos vindo a adequar a nossa oferta nas diversas linhas da rede". A oferta da Linha Violeta, que serve o aeroporto, duplicou a capacidade, atendendo a que se aproxima "progressivamente dos níveis de procura anteriores à pandemia". E a partir de junho haverá também reforços de capacidade e frequência em todas as restantes cinco linhas da rede. Já a STCP — Sociedade de Transportes Colectivos do Porto tem previsto alterar a frequência de algumas das linhas.

PEDRO LIMA
plima@expresso.impresa.pt


ESPAÇO DISPONÍVEL
8.000 m2 já disponíveis
Ideal para Escritórios, Ensino e/ou Logística
11.000 m2 de expansão futura
+ 351 213 600 070 | info@theedgegroup.com
the edge group
BELOURA BUSINESS CAMPUS