

OTA VERSUS PORTELA



Rui Rodrigues

Site: www.maquinistas.org (Ver Opinião)

Email rrodrigues.5@netcabo.pt

Data: Público, 16 de Junho de 2003

OTA VERSUS PORTELA

Neste momento, a questão do novo aeroporto voltou a estar na ordem do dia após as declarações do Primeiro Ministro e do Ministro das Obras Públicas. Considerou-se que não é prioridade e, novamente, os defensores daquele projecto invocaram as suas razões

ARGUMENTOS A FAVOR DO NOVO AEROPORTO

Os defensores da construção de um novo aeroporto, a curto prazo, justificam-se com os seguintes fundamentos:

1. Argumentam que a liberalização do Transporte aéreo na Europa provocou uma grande concorrência entre companhias aéreas e a estratégia destas tem-se processado por alianças. Em vez de uma competição entre rotas singulares, passou-se para uma competição entre redes de rotas, pelo que a conquista dos seus nós é determinante para o domínio das redes, que dependem da performance dos seus aeroportos *Hubs*. A competição entre estes tornou-se uma consequência de toda competição.
2. Justificam que a Portela não serve como aeroporto *Hub* e, nesse sentido, é necessário construir um novo aeroporto como uma peça decisiva da afirmação de Portugal no quadro da Península Ibérica, para concorrer com Madrid.

Um *Hub* é um conceito de desenvolvimento aeroportuário que descreve uma estrutura de rotas, onde um aeroporto serve como ponto de transferência, para passageiros e carga, que se transportam de diferentes aeroportos, passando pelo primeiro. Esta estratégia permite atrair tráfego local e passageiros em transferência para

voos de ligação, que se dirigem para outro destino que não o aeroporto *Hub*. Na Europa, Frankfurt, Londres, Charles de Gaulle, Amesterdão, Bruxelas, Zurique são alguns exemplos de aeroportos *Hub*. Trata-se de um sistema desenvolvido nas últimas décadas que permite reduzir os custos para os operadores aéreos e, conseqüentemente, uma redução nas tarifas aéreas.

3. Invocam a segurança, o ruído e a poluição para justificar a construção urgente da nova infra-estrutura pela iminente saturação da Portela.

Em termos de ruído e poluição, o impacto da circulação automóvel na capital é muito mais grave do que o dos aviões que actualmente emitem muito menos ruído que no passado. Relativamente à segurança, a probabilidade de queda de um avião é quase nula e, se o aeroporto fosse mudado para a Ota, aquela região iria ter exactamente o mesmo problema porque ali iriam residir milhares de pessoas. Estes argumentos só foram utilizados após 1998, quando se decidiu avançar com este projecto.

Todas estas teorias anteriormente descritas são interessantes mas partem de pressupostos que pouco têm a ver com a realidade e localização da nossa Capital. Com efeito, se considerarmos o triângulo Londres-Milão-Hamburgo verificamos que representa uma região da Europa com alta densidade populacional e com o maior rendimento per capita. Ao contrário, a região de Lisboa tem um PIB per capita e densidade populacional muito inferiores, para além de estar na periferia de uma rede de aeroportos e, obviamente, todos os crescimentos de tráfego serão muito menores.

O Aeroporto da Portela é, sobretudo, um aeroporto de chegadas e os seus utilizadores são, na sua maioria, estrangeiros oriundos da Europa (75%), que só permanecem em média cerca de 2,2 dias e que se dirigem a Lisboa para viagens de Turismo e, em menor percentagem, para congressos.

Alguns insistem que é necessário competir com o aeroporto de Madrid, mas, quem tenha acesso aos valores de tráfego daquele aeroporto, que terá finalizado a sua modernização já no próximo ano, estando preparado para receber 70 milhões de passageiros, percebe que esse argumento não tem qualquer tipo de sentido.

Barajas estará capacitado para ser a porta da União Europeia para a América Latina. De Barajas partem 100% dos voos para o Chile e Perú e 47 % para a Columbia, 24% para o Brasil e 39 % para a Argentina. Actualmente, o aeroporto de Madrid concentra 27% do tráfego da América Latina para a Europa. Neste momento, tem 34 milhões de

passageiros, 150 ligações directas para cidades de todo o mundo, operando ali 70 companhias e transporta cerca de 300 mil toneladas de carga. Cerca de 64% dos utilizadores são espanhóis e a maioria, 43%, viajam por negócio. Barajas gera 3000 milhões anuais de euros em salários, sendo responsável por 155.000 postos de trabalho e 9% do emprego da Comunidade de Madrid e representa 13% da riqueza criada na região.

O aeroporto de Madrid tem uma posição estratégica muito importante, devido à sua localização no centro da Península Ibérica, muito reforçada devido à futura rede de alta velocidade (AV), com 7200 Km, tendo como centro a capital espanhola, que terá ligação a Barcelona e a todas as capitais de província do país vizinho. Esta rede permitirá distribuir os passageiros por todo o território espanhol.

Espera-se, nos próximos 10 anos, que Barajas possa gerar 300.000 empregos e uma massa salarial de 6 mil milhões de euros.

Neste momento, o aeroporto de Lisboa é o 5º da Península Ibérica, relativamente ao número de passageiros, porque foi ultrapassado pelo de Málaga nos últimos anos. Seria impossível, através de um novo aeroporto competir com Barajas. É o mercado que define a necessidade de novas infra-estruturas e não é por se construir um aeroporto *Hub*, que se vai gerar mercado.

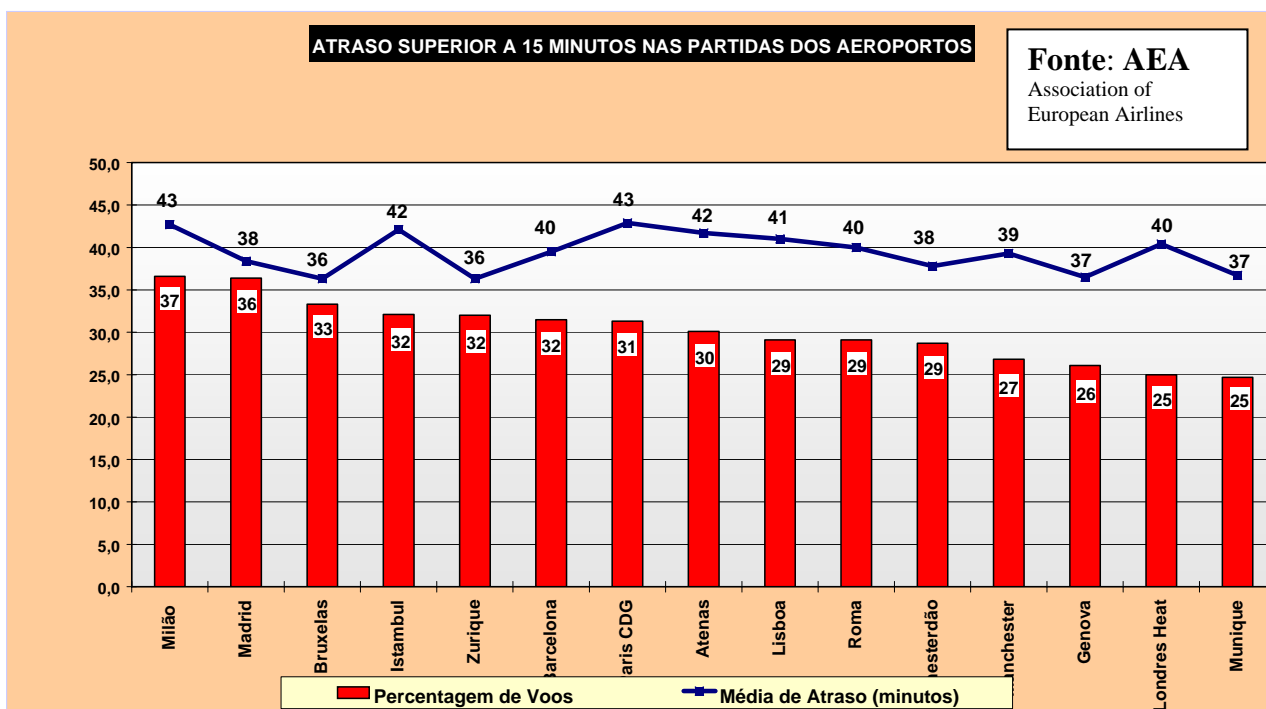
QUAIS AS POTENCIALIDADES DE PORTUGAL

A melhor opção para Portugal é apostar nas ligações para a Europa, no mercado dos emigrantes portugueses, nos PALOPS e Brasil. A estratégia mais eficaz para servir tais objectivos é manter dois aeroportos complementares, o de Pedras Rubras, como o mais importante do Noroeste da Península e o de Lisboa para servir a sua região, o Centro, o Sul e até parte da Estremadura Espanhola, através da futura linha de AV Lisboa-Madrid, para além do de Faro que tem uma justificação inequívoca e características autónomas.

O aeroporto de Lisboa deve conjugar algumas rotas com o Porto, por forma a que possa atrair mais mercado.

A PORTELA ESTÁ SATURADA?

Neste momento a Portela serve as necessidades do País e quem consultar as tabelas da AEA (Association of European Airlines), relativamente aos atrasos nos aeroportos, verifica que a Portela ocupa o meio da tabela e que aeroportos como os de Milão, Madrid, Barcelona, Paris, Bruxelas etc, têm valores bem piores.



A sua saturação ainda está muito longe e, se considerarmos o seu crescimento desde 1986 (entrada na CEE), verificamos que a média anual ronda cerca de 4 %. Nos últimos 2 anos o tráfego estagnou e, este ano, deverá acontecer o mesmo, já que nos primeiros 4 meses de 2003 houve um decréscimo de -0,5%, relativamente ao mesmo período de 2002, que foi péssimo devido ao 11 de Setembro. Comparando com os dados de 2001, então a quebra é de cerca de -5%.

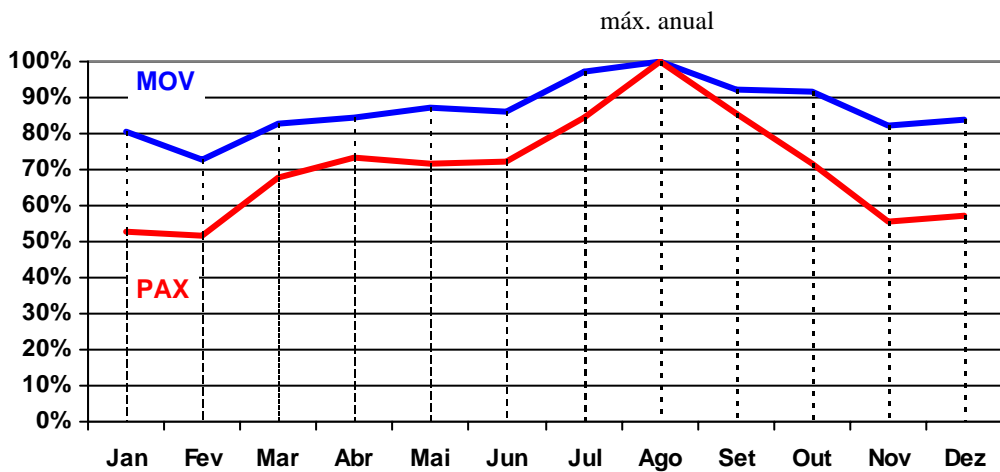
O crescimento de tráfego está fortemente dependente do crescimento económico e este valor na Europa e em Portugal, infelizmente, será baixo nos próximos anos.

No seguinte gráfico, podemos ver o comportamento, ao longo do ano de 2002, do número de movimentos e passageiros na Portela. As duas linhas representam a relação

entre os valores de cada mês com o valor de Agosto (mês com valores máximos anuais), respeitante ao número de movimentos de aviões e tráfego de passageiros.

A Portela só apresenta maiores dificuldades no mês de Agosto, que poderão ser resolvidas, duplicando a capacidade, com prolongamento da taxiway (via utilizada pelos aviões para entrada e saída da pista principal) para aterragens e descolagens e com a retirada das instalações dos militares de Figo Maduro (ver figura por baixo do gráfico).

Relação de cada mês com o de Agosto de 2002



Mov = Aterragens + Descolagens

Mov = Movimentos
Pax = Passageiros

— Mov — Pax

Fonte: ANA

Pista Taxi way devia ser prolongada até aqui para ser paralela à principal

Se retirarmos as instalações dos militares e Vips de Figo Maduro aumentamos fortemente a capacidade de estacionamento de aviões do aeroporto



	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Mov	80,41%	72,65%	82,54%	84,49%	87,06%	86,02%	97,43%	100,00%	92,24%	91,53%	82,39%	83,99%
Pax	52,81%	51,93%	67,98%	73,35%	71,78%	72,33%	84,59%	100,00%	85,37%	71,94%	55,52%	57,31%

Existe boa margem de manobra porque os valores variam quase todos entre os .52% e 75 % em relação a Agosto. Em 1999, a TAP movimentava cerca de 46 % do tráfego na Portela e a Portugália 18 %, ou seja a soma das duas representa 64%, o que significa que, se estas empresas melhorarem a sua taxa de ocupação, que actualmente são de 70 e 60 %, respectivamente, ou, utilizarem maiores aviões, o número de movimentos poderá ser reduzido, pois o tráfego depende fortemente destas duas companhias. Na Portela, o crescimento médio anual ronda cerca de 4 %. desde 1986 (entrada na CEE).

QUAIS AS PRIORIDADES

A grande prioridade para Portugal é construir linhas de bitola (distância entre carris) europeia, por forma a permitir o livre trânsito do transporte de mercadorias para a U.E.

Neste momento, a nossa rede possui bitola Ibérica o que não permite que o transporte ferroviário possa competir com a Rodovia.

A urgência, neste momento, deve-se ao facto da Espanha estar já numa fase adiantada de construção de uma rede, em bitola europeia, que estará pronta em 2007.

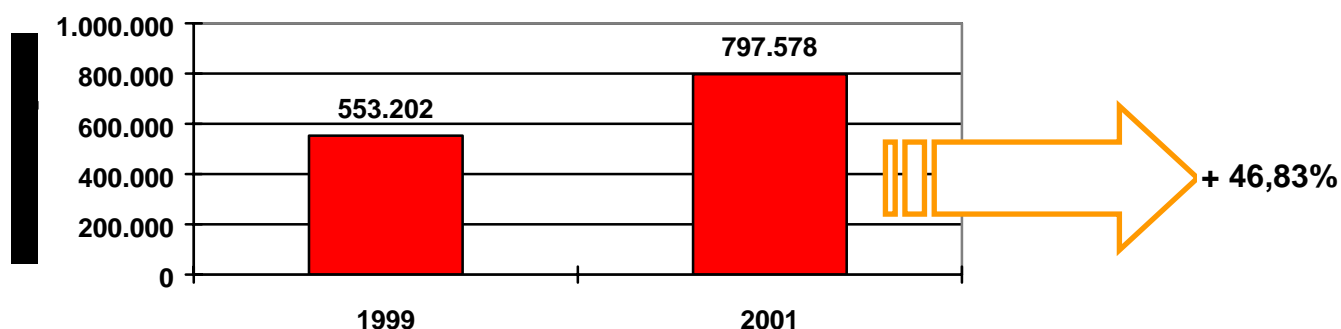
Actualmente, mais de 50 % das nossas exportações são efectuadas por rodovia. Caso se opte por uma alternativa, que apresente menores custos, significa que estamos a criar condições para que os nossos produtos sejam mais competitivos. Podemos ver, assim, a importância deste projecto para o nosso País localizado na periferia da Europa.

O QUE O GOVERNO PORTUGUÊS DEVERIA FAZER?

Construir o mais depressa possível a ligação Lisboa-Badajoz em AV e, ao mesmo tempo, propor a ligação Aveiro-Salamanca em Velocidade Elevada, Vmáx 220 km/h, para servir os interesses do Norte. O eixo Norte-Sul ficaria para uma 2ª fase.

Convém considerar que, no futuro, as rotas Lisboa-Porto, e Lisboa-Madrid deverão ter grandes reduções de tráfego, devido à concorrência do comboio do Alfa Pendular, em 2006, e à linha de AV Lisboa-Madrid em 2010. A redução no número de movimentos poderá atingir cerca de 25%. Este seria um investimento que iria prolongar ainda mais o tempo de vida da Portela, **porque a taxa média de crescimento também seria reduzida.**

Tráfegos aéreo de passageiros Lisboa-Madrid

**NOTA**

O aumento do tráfego entre as 2 capitais Ibéricas foi responsável por quase 30% do acréscimo total na Portela, desde 99. Uma nova linha de AV seria um investimento que iria rentabilizar e prolongar ainda mais o tempo de vida do actual aeroporto da Portela evitando, assim, que se gastem cerca de mil milhões de contos num novo aeroporto, tendo por comparação o que se investiu nos recentes aeroportos de Oslo e Atenas.

Trata-se de uma concentração de investimento brutal, que só teria uma participação de 11% da U.E. e, para se realizar num prazo muito curto, pois caso venha a acontecer é para começar e acabar, não se podendo fazer por fases.

O problema não resulta do facto de se tratar de um investimento muito elevado. Resulta sim dos benefícios não o justificarem, uma vez que há condições para manter a Portela com verbas dezenas de vezes inferiores, até 2030, e com os mesmos resultados.

Seria muito mais lógico utilizar esses recursos financeiros para projectos de desenvolvimento e apoio ao tecido produtivo, que geram riqueza e criam emprego, ou em outras infra-estruturas mais necessárias, tais como a ferrovia, que têm participação de 80% e que será, no futuro, o meio mais rentável de transporte para mercadorias.

Rui Rodrigues

Email: rrodrigues.5@netcabo.pt

Jornal Público 16 de Junho de 2003

Site : www.maquinistas.org (ver Opinião)