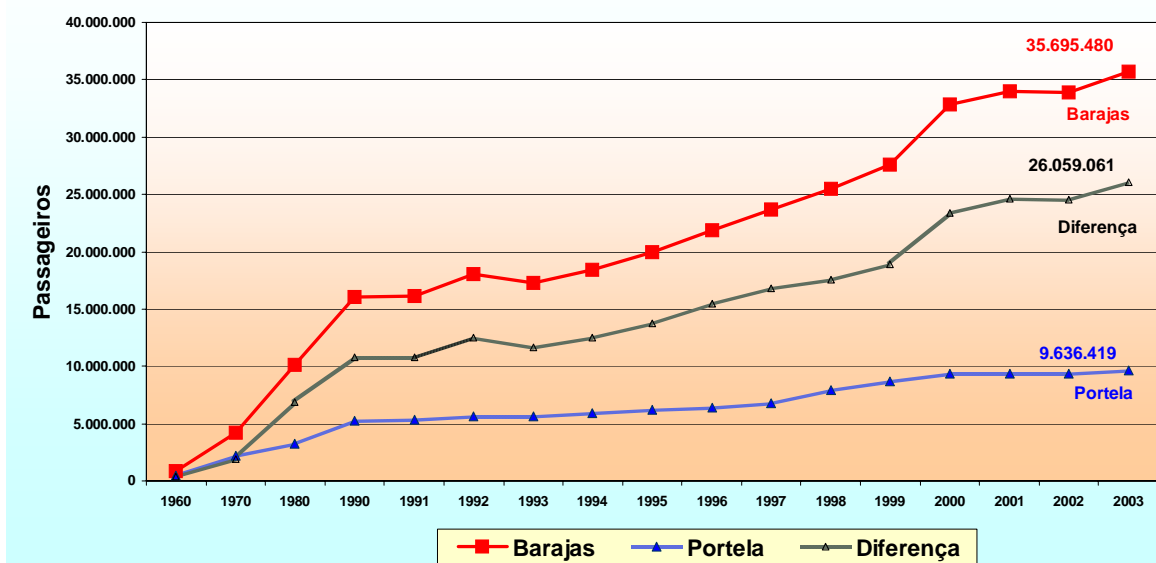


OTA COMPETIRÁ COM BARAJAS?

Tráfego de passageiros em Barajas e Portela desde 1960



Rui Rodrigues

Site: www.maquinistas.org (Ver Opinião)

Email rrodrigues.5@netcabo.pt

Data: Público, 29 de Março de 2004

OTA COMPETIRÁ COM BARAJAS?

O Ex-Ministro João Cravinho, o principal mentor do novo aeroporto, tem justificado a sua construção na Ota a 53 Km a norte de Lisboa, por forma a atrair mercado suficiente para competir com Barajas.

Segundo um artigo seu, publicado no DN de 25 de Maio de 2002, *“a Ota não deveria ser atrasada nem um só dia, por razões de estratégia. Para poder aplicar o modelo de desenvolvimento policêntrico à escala da U.E., Portugal tem de saber desenvolver uma grande aglomeração metropolitana polinucleada de dimensão europeia, da ordem de seis a sete milhões de habitantes, incluindo Lisboa e Porto nessa nova macroformação urbana”*

No mesmo artigo, acrescenta: *“Um aeroporto do século XXI, a norte de Lisboa, capaz de funcionar como centro de polarização da logística de circulação de informação e conhecimento. Função que vai para além e é bem mais importante que o simples processamento de carga de passageiros e mercadorias”*

Relativamente ao último parágrafo, as afirmações são surpreendentes porque, que se saiba, a circulação do conhecimento e informação cada vez mais utiliza outros meios, como a internet, e não aeroportos.

Infelizmente, muitas pessoas acreditaram nos argumentos mencionados, sobretudo os autarcas da Região Oeste e alguns Jornalistas, que vêem aquele projecto como uma panaceia e, além disso, repetem todos as ideias do ex-Ministro.

Relativamente ao principal argumento de que o novo aeroporto irá competir com Madrid, as dúvidas podem ser facilmente dissipadas através da observação dos tráfegos, ao longo das últimas décadas, nos aeroportos das duas capitais ibéricas.

A partir dos valores fornecidos pela ANA – Aeroportos e Navegação Aérea de Portugal e AENA de Espanha, é possível comparar os valores de tráfego de passageiros dos aeroportos de Lisboa e de Madrid, desde 1960 até ao ano de 2003.

O gráfico da pág. 1 ou 3 é representado por 3 linhas, onde a linha superior representa os valores do tráfego de passageiros do aeroporto de Barajas, em Madrid, e a linha inferior indica os valores do aeroporto de Lisboa. A linha apresentada a meio das anteriores indica a diferença de valores entre Barajas e a Portela. No eixo horizontal estão representados os anos e, no vertical, os valores em milhões de passageiros.

Analisando o gráfico com atenção podemos verificar que, no ano de 1960, os valores de tráfego dos dois aeroportos eram semelhantes entre Barajas, com cerca de 900 mil passageiros, e Portela com 500 mil. Em 1970, a diferença já era superior a 2 milhões. Em 1980, a desigualdade de valores já quase atingia os 7 milhões e, em 1990, os cerca de 11 milhões. Por fim, no ano de 2000, a diferença ultrapassava os 24 milhões para, em 2003, ser superior em 26 milhões.

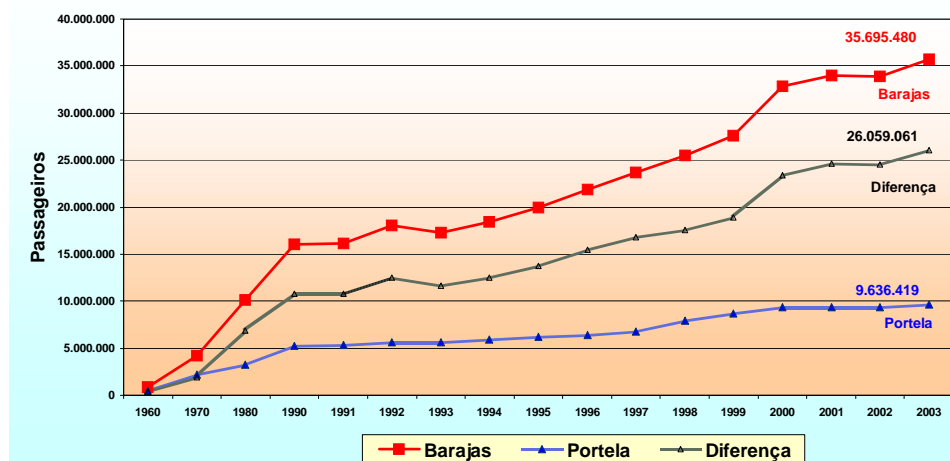
Observando a inclinação das linhas ao longo dos anos, que corresponde ao valor do crescimento, verificamos que a de Barajas sempre foi superior à da Portela, excepto entre 1992 e 1993 e 2001, devido ao 11 de Setembro. Por outro lado, a diferença de valores tem vindo a acentuar-se e, de certeza absoluta, cada vez mais se agravará. A conclusão a que se chega é que qualquer aeroporto que exista em Lisboa, ou novo a construir, independentemente da sua localização, jamais poderá competir com Madrid.

Existem diversas razões para explicar esta afirmação. Em primeiro lugar, Madrid é a capital de um país de 40 milhões de habitantes e a segunda ou terceira maior potência turística do mundo recebendo, em média, cerca de 50 a 60 milhões de turistas por ano. Barajas é um aeroporto tanto de partidas como de chegadas já que cerca de 64% dos utilizadores são espanhóis e 36% são estrangeiros e a maioria, 43%, viaja por negócio.

O Aeroporto da Portela é, sobretudo, um aeroporto de chegadas porque os seus utilizadores são, em grande parte, 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.

O crescimento de tráfego nos aeroportos está directamente dependente do crescimento económico do mercado que o gera. Alguns especialistas consideram que, em média, o primeiro será o dobro do segundo.

Tráfego de passageiros em Barajas e Portela desde 1960



TURISMO VERSUS TRÁFEGO EM LISBOA

O Turismo tem sido e será sempre o maior gerador de tráfego no aeroporto da Portela e a maioria dos passageiros (80%), que o utilizam, tem como destino a cidade de Lisboa porque cerca de 80% dos hotéis se encontram no centro.

A Capital portuguesa tem todas as vantagens económicas em prolongar o tempo de vida do actual aeroporto. A Portela permite que não se perca tempo nas deslocações Cidade-Aeroporto, como se verifica nas outras capitais europeias. Esta é uma mais-valia muito importante, que convém não ser eliminada, que beneficia a escolha da cidade e a torna mais competitiva para a realização de Congressos e outros eventos importantes, bem como para destino turístico e estadias de curta duração.

A localização da Portela tem a grande vantagem de ficar muito próxima e ligada por Metro à futura Estação Central de Lisboa, que será o término de todas as linhas férreas, tanto da Rede convencional como da de Alta Velocidade (AV). Será o ponto onde todos os comboios irão parar e chegar.

Afastando o aeroporto da cidade, agravar-se-iam substancialmente os custos e tempo de deslocação porque, relativamente ao centro de Lisboa, a OTA está a 53 Km e a Portela a 6 Km. Cada passageiro, ao efectuar o percurso de ida e volta, fará no caso da OTA = $2 \times 53 = 106$ Km e na Portela = $2 \times 6 = 12$ donde a diferença será de 94 Km

Caso se desloque o aeroporto de Lisboa para a Ota será a perda, por completo, dos voos internos, mais os voos para Espanha (excepto Barcelona) e uma redução do Turismo. No conjunto, o referido aumento, por a Ota estar a 53 Km a norte de Lisboa, seria anulado ou até invertido, porque da Galiza os utentes deverão ir para Barajas por TGV, caso Pedras Rubras deixe de existir, devido à Ota.

Significa que se gastariam cerca de 5000 milhões de euros (1000 milhões de contos) na construção de um novo aeroporto, tendo por comparação os de Oslo e Atenas, para não tirar proveitos alguns.

QUAIS OS OBJECTIVOS 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, para a Europa, por forma a que possa atrair mais mercado (soma dos círculos a vermelho e azul). Neste momento, os únicos destinos em que Lisboa compete com Barajas são o Brasil e PALOPS porque, relativamente aos outros, a diferença do número de voos ou é muito elevada, 2 a 3 vezes, ou nem sequer existe concorrência, pois a Portela tem muito menos voos que Barajas e não é a criação de um novo aeroporto que vai gerar novos mercados.

ÀREA DE INFLUÊNCIA DOS AEROPORTOS



NOTA

Se fosse construído novo aeroporto na Ota, a 53 Km a norte de Lisboa, e após se gastarem 5 mil milhões de euros, a área de influência seria menor do que a soma dos círculos a vermelho e azul.

Para Portugal será prioritário garantir o maior número de voos possíveis do nosso território aos aeroportos *Hub* por forma a assegurar o transporte adequado e de elevada frequência ao mercado europeu. No futuro, os *Hub* estarão ligados à rede de AV europeia.

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.

EVOLUÇÃO DAS LINHAS MAIS IMPORTANTES DE ALTA VELOCIDADE NO CENTRO DA EUROPA



O QUE FAZER COM A OTA?

Dadas as actuais limitações financeiras, não existe capacidade económica para se construir qualquer aeroporto nos próximos anos. Para o confirmar basta ler o que vem referido sobre este assunto no Orçamento Geral do Estado de 2004:

“Dar continuidade aos estudos relativos ao novo Aeroporto da OTA, nomeadamente através da consolidação de formas alternativas para o financiamento desta infra-estrutura, para que o País possa, oportunamente, responder à procura que se vier a registar no tráfego de transporte aéreo.

Esta é uma forma diplomática de assumir que não há dinheiro para um projecto, onde seria necessário despende cerca de 5 mil milhões de euros

Trata-se de uma concentração de investimento brutal, que só teria uma comparticipação 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. Ao contrário, a futura rede de (AV) vai avançar pela simples razão de que a comparticipação da U.E. vai ser de 80%

Quem conheça outros aeroportos na Europa percebe a olho nú que a Portela está ainda bem longe da saturação, uma vez que a sua capacidade máxima poderá atingir os 25 milhões segundo um estudo da BAA (empresa idêntica à ANA) quando, actualmente, só movimenta os 9,6 milhões de passageiros. Os crescimentos de tráfego na Portela são baixos e menores serão após a futura rede de AV. e reduzirá o número de voos em 17%

Taxa de crescimento médio anual na Portela é de 4% até 2010. Após o AV será de 2,8 a 3%

Anos	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Passageiros	9637131	10022616	10423521	10840462	11274080	11725043	12194045	12681807

1º ano do AV Lisboa-Madrid	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	10820625	11123602	11435063	11755245	12084392	12422755	12770592	13128169	13495757	13873639

Em 2011, os voos para Espanha quase desaparecem devido ao AV, excepto Barcelona

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
14262100	14661439	15071960	15493974	15927806	16373784	16832250	17303553	17788053	18286118

Nota: estas previsões são falíveis porque dependem de vários factores como o cresc. económico etc

Esta questão do novo aeroporto deveria ser resolvida de uma vez por todas, para não criar falsas expectativas. A construção da Ota deveria ser abandonada definitivamente e o Estado poderia concessionar a exploração da Portela, durante um período a acordar, a um grupo privado que tivesse uma gestão profissional e ficasse responsável pela sua modernização, poupando-se assim recursos ao Orçamento do Estado.

CONCLUSÃO

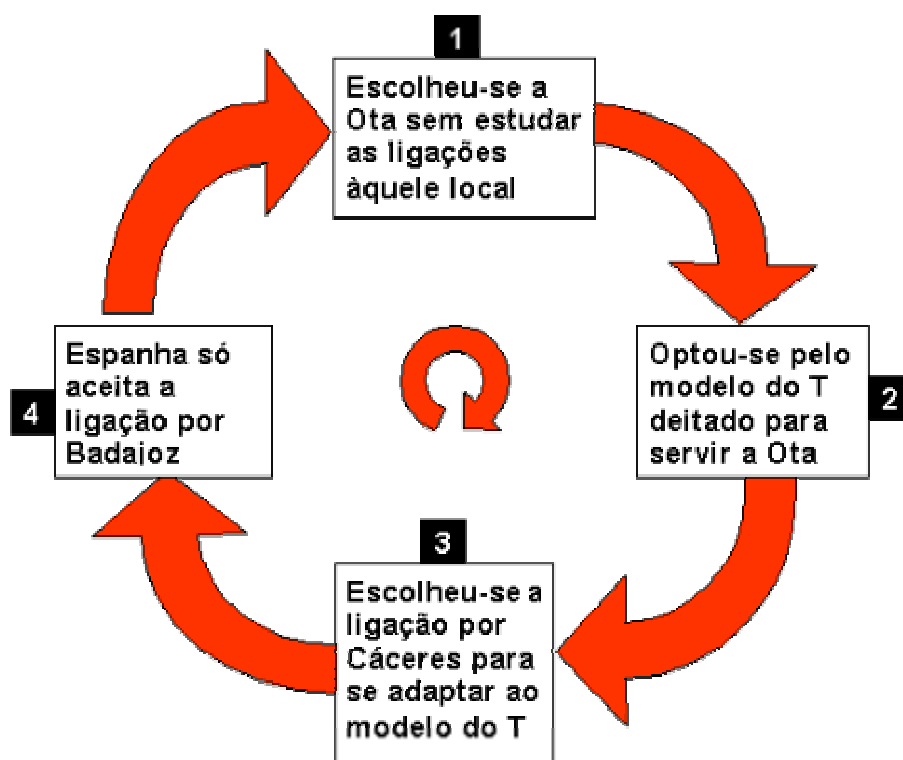
A ideia lançada pelo ex-Ministro Cravinho de que a construção urgente de um novo aeroporto se justificava para competir com o de Madrid foi um equívoco, que condicionou toda a estratégia do País, a nível ferroviário e aeroportuário

Rui Rodrigues

Email: rrodrigues.5@netcabo.pt

Site: www.maquinistas.org

CICLO VICIOSO – ANOS PERDIDOS



CICLO VICIOSO SÓ TERMINOU NA CIMEIRA DA FIGUEIRA DA FOZ NO FIM DE 2003

