

## POSIÇÃO PÚBLICA

### AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO: QUE FUTURO?

#### §

A **Associação Comercial do Porto** sempre atribuiu uma atenção prioritária à problemática dos transportes, dada a sua importância para o desenvolvimento do país.

A ACP tem defendido consistentemente a necessidade de se preconizarem soluções integradas para a rede nacional de transportes, que garantam interoperabilidade e compensem o nosso posicionamento periférico no contexto europeu. A actual conjuntura exige, contudo, uma avaliação criteriosa dos projectos, que devem satisfazer as necessidades estratégicas no médio e longo prazo, da forma mais célere e menos onerosa que for possível.

É, por isso, urgente que a articulação dos vários investimentos públicos, em particular da rede de aeroportos e do caminho de ferro, seja apresentada com clareza e antecipação.

A ACP congratula-se particularmente com os investimentos de remodelação de que o aeroporto Francisco Sá Carneiro tem sido alvo, colocando-o ao nível dos aeroportos internacionais mais modernos. Este *upgrade* atende simultaneamente às necessidades actuais da região e às previsíveis necessidades no médio prazo. O aeroporto pode agora constituir-se como um “hub” e assumir o principal papel no transporte aéreo do

Noroeste Peninsular, tirando partido das opções estratégicas de Espanha relativamente aos aeroportos da Galiza.

A ACP teme, porém, que a eventual construção do novo aeroporto de Lisboa na Ota venha fragilizar a posição do aeroporto do Porto.

Actualmente, o Porto já só dispõe de ligações directas a pouco mais de 10 capitais europeias, tendo perdido nos últimos anos todos os voos intercontinentais e de longo curso, num desvio continuado de voos regulares para o aeroporto de Lisboa. Tal desvio não se explica por falta de clientes, uma vez que a procura cresceu mais de 7% em relação ao ano anterior.

Nestas condições, qualquer viagem aérea é precedida, para quem parte do Norte, de três ou quatro horas de “trânsito” entre viagens e esperas, que, além do dispêndio e do incómodo, representam ainda a perda de influência de uma Região cujo peso económico e demográfico legitimamente exige os adequados factores de desenvolvimento e mobilidade.

A rentabilização desta infra-estrutura dependerá assim, e cada vez mais, da capacidade do aeroporto em captar novas rotas, conexões directas e aumento de tráfego. É portanto absolutamente contraditório acabar com voos a partir do Porto e manter políticas de discriminação – diga-se também, fundamentalmente por parte da TAP, como principal operador – que acentuam o carácter de “apeadeiro aéreo” ou mero terminal de carga, (como chegou a ser sugerido pela administração dessa transportadora), políticas que um novo aeroporto na Ota decerto agravaria.

Mesmo os voos Lisboa-Porto, que agora se enchem por conveniência das companhias, embora com o prejuízo dos passageiros, tenderiam a acabar, já que ninguém se vai deslocar à Ota, a 50 quilómetros de Lisboa, para apanhar um voo para o Porto ou ter que aterrar na Ota para chegar de táxi a Lisboa.

O aeroporto do Porto é hoje o mais moderno do país e pode vir a revelar uma área de influência superior à do de Lisboa, com sete milhões de habitantes a duas horas de distância. Parece, pois, conveniente que o seu enquadramento no contexto da rede nacional e, enquanto grande infra-estrutura, tenha precedência sobre apresentações semelhantes a propósito de projectos futuros. Ou seja, todo o investimento realizado neste aeroporto – mais de trezentos milhões de euros – deve ser complementado com acessibilidades que aumentem a sua competitividade, devendo ser rentabilizado através da optimização do seu aproveitamento e não, como tudo indica, através da sua “desertificação”. Pelo contrário, há que encontrar um modelo de gestão que consolide o trabalho meritório que a direcção do aeroporto do Porto vem prosseguindo no sentido da melhoria das suas condições de atracção. Deve, para isso, prosseguir o esforço continuado de redução de taxas e custos de utilização, que, a par dos investimentos de modernização realizados, tem conseguido atrair novas transportadoras, como as companhias *low cost*, já responsáveis por cerca de 10% do movimento global de passageiros. A exemplo do que se passa com outros aeroportos fora de grandes capitais, o estabelecimento de parcerias com uma ou várias companhias “residentes”, pode, com a aposta na captação de operadores de baixo custo, vir a assegurar o desejado crescimento e diversificação da oferta de voos directos.

Considera-se, por conseguinte, que, no actual contexto, a melhor opção estratégica, para o país e para o Norte, é a manutenção de aeroportos **complementares** – o do Porto e o de Lisboa. O do Porto como o mais importante do Noroeste da Península Ibérica e o de Lisboa que servindo directamente a região da capital, servirá igualmente o Centro, o Sul

e mesmo parte da Estremadura espanhola, através da futura linha de AV Lisboa-Madrid. Isto sem esquecer a especificidade funcional do aeroporto de Faro, que inteiramente o justifica. Tendo em conta o potencial turístico das duas regiões, oferecer-se-iam condições adicionais para a criação de rotas complementares entre Lisboa e Porto, alargando, para essas operadoras, as respectivas *catchment areas*, que beneficiariam ainda da proximidade ao mercado galego.

A alternativa entre manter a Portela ou construir um novo aeroporto de Lisboa não pode deixar de estar subjugada a esta racionalidade e a uma estratégia de desenvolvimento multipolar. Deve, pois, prolongar-se a vida útil da Portela, modernizando e aumentando a capacidade do aeroporto pela anexação das instalações de Figo Maduro, que poderão vir a ser utilizados em perfeitas condições e a preços mais convidativos (opção analisada e validada pela ANA já em 1995), enquanto os *charter* e as companhias *low cost* podem ser canalizadas para a base aérea do Montijo ou para a pista militar de Alverca.

Seja como for, uma realidade é indesmentível: nenhuma política aeroportuária – com ou sem novas grandes infraestruturas – pode desconhecer ou ignorar o potencial e a capacidade já instalada do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, potencial e capacidade que estão imediatamente disponíveis. Qualquer opção que não tenha em conta esta realidade, implicará um sério desperdício dos recursos dos contribuintes e mais um duro, quiçá definitivo, golpe no desenvolvimento harmonioso e integrado do país.

Porto e Associação Comercial,  
em 15 de Novembro de 2005