



A base da easyJet na Portela vai permitir o acesso a mais destinos a um preço reduzido, assegura o director ibérico desta companhia

ANTÓNIO PEDRO SANTOS

QUAIS AS QUOTAS EM CADA AEROPORTO?

Segundo o INAC, no segundo trimestre deste ano, cada aeroporto apresentava as seguintes quotas de mercado, por passageiros transportados:

Lisboa

- TAP Portugal - 57%
- easyJet - 9%
- Lufthansa - 4%
- Sata Internacional - 4%
- Iberia - 3%

Porto

- Ryanair - 39%
- TAP Portugal - 28%
- easyJet - 11%
- Lufthansa - 5%
- Transavia - 4%

Faro

- Ryanair - 57%
- easyJet - 18%
- Monarch - 10%
- Jet2.com - 6%
- Transavia - 6%

Funchal

- TAP Portugal - 33%
- easyJet - 14%
- Sata Internacional - 10%
- Air Berlin - 6%
- Thomsonfly - 6%

Ponta Delgada

- Sata Air Açores - 63%
- Sata Internacional - 29%
- TAP Portugal - 5%
- Air Scandinavia - 1%
- Arkefly - 1%

No aeroporto Sá Carneiro as low costs estão a disparar, muito graças à Ryanair. Que planos tem para o Porto?

Nesta altura somos a terceira companhia no Sá Carneiro, mas já estamos a estudar a operação para o Inverno do próximo ano. Há hipóteses de lançarmos novas operações, mas em qualquer caso ainda é cedo para decidir quais e se vamos aumentar a oferta no Porto.

Será mais fácil ou difícil competir com uma TAP privatizada?

Nós colocamo-nos no mercado como uma oferta complementar às companhias tradicionais, oferecemos voos para quem quiser poupar dinheiro e viajar com qualidade. Fazemos isso em Lisboa, Paris ou Amesterdão. Somos uma oferta complementar às ofertas tradicionais. Se a TAP está em mãos públicas ou privadas, acho que é indiferente. O que nos interessa é concorrer em pé de igualdade, com as mesmas regras e condições. É essa a nossa postura, gostamos de concorrência.

A TAP criticou recentemente os incentivos dados a companhias low cost para o lançamento de novas rotas...

Pois, sobre isso devemos esclarecer que a easyJet só lança rotas que sejam rentáveis per si, que não precisem de subsídios para dar retorno. No âmbito da Iniciativa.pt [que visa abrir novas rotas e atrair passageiros] o que fazemos é procurar chegar a acordo com as autoridades para a promoção de um destino, que no fundo visa atrair mais turistas. E esta Iniciativa.pt é aberta a todas as companhias.

Portela+1. Governo estuda bases militares de Sintra, Alverca e Montijo

Quando Portugal recebeu o Europeu de Futebol registaram-se vários problemas com a divisão civil/militar

O governo reduziu a shortlist de infra-estruturas que podem substituir a Portela enquanto ponto de chegada das low cost a Lisboa.

Segundo o secretário de Estado das Obras Públicas, Sérgio Monteiro, os alvos possíveis são agora as bases de Sintra, Alverca e Montijo: “Já fizemos um primeiro levantamento das infra-estruturas existentes à volta de Lisboa que pudessem ser alternativas”, apontou o governante. “Estamos a analisar bases da Força Aérea e da Nato, temos a opção de juntar o tráfego civil e militar”, referiu Sérgio Monteiro, dando o exemplo de Sintra, Alverca e Montijo, segundo o “Negócios”.

O problema é que todos estes destinos foram já chumbados em estudos realizados sobre a opção “Portela+1”, estudos que visavam oferecer uma alternativa à construção de um novo aeroporto.

Sintra? Não tem área disponível. Alverca? A proximidade ao actual aeroporto e a orientação da pista, semelhante à da Portela, impede a utilização em simultâneo das infra-estruturas. Mon-

tijo? Precisa de 172 milhões em investimentos para conseguir receber seis voos por hora.

Outro potencial problema encontra-se se recuarmos até 2004, quando se registaram problemas entre a ANA e as forças armadas quando Figo Maduro foi utilizado como pista para receber voos civis – com adeptos para o Euro.

“A base de Alverca não pode ser utilizada por questões de operacionalidade, uma vez que a proximidade do actual aeroporto associada ao facto de a pista possuir orientação semelhante impede a operação simultânea dos dois aeródromos”, lê-se num estudo da Universidade Católica encomendado há poucos anos pela Associação Comercial do Porto.

Já o Montijo, como referido, obriga a um investimento superior a 172 milhões para receber voos civis. São no mínimo 15 milhões em acessibilidades e mais 157 milhões de euros “para viabilizar a operação de tráfego civil na Base do Montijo”, segundo calculou a Naer – promotora do novo aeroporto – no estudo “Aspectos críticos para o sucesso da solução Portela+Alverca ou Portela+Montijo”. Neste documento foram calculados em 70,5 milhões os investimentos em pista, taxiways e plataformas, mais 55,1 milhões num terminal de passageiros e outros 17 milhões para expropriações, drenagens e infra-estruturas complementares. E quantos voos poderia receber esta base? “Investir em melhoramentos tornando a pista capaz de movimentar tráfego civil até 6 aviões por hora”, diz o estudo da Católica.

Os problemas não acabam aqui. “A análise da gestão do tráfego e do espaço aéreo efectuada através de simulação pela Eurocontrol concluiu que a manutenção dos dois aeroportos em operação simultânea, a uma distância de apenas 30 km em linha recta não só é muito complexa como apresenta uma vida útil muito limitada”, lê-se na declaração de impacto ambiental (DIA) para o aeroporto de Alcochete, de Dezembro de 2010. Outros problemas residem na existência de contratos com companhias low cost que já têm “direitos jurídicos sobre slots [hora específica para aterrar/levantar] na Portela” ou a simples queda de atractividade de Lisboa.

Segundo concluiu a DIA, a “utilização de uma eventual nova infra-estrutura [...] não será atractiva, uma vez que seria impossível praticar naquela nova infra-estrutura taxas reduzidas”. *F.P.C.*

172

milhões de euros. Custo para os contribuintes para Montijo poder receber 6 voos

70,5

milhões de euros. Custo de adaptar pista e taxiway do Montijo a tráfego civil

55,1

milhões de euros. Custo para construir um terminal de passageiros no Montijo

6

voos por hora. Depois de 172 milhões investidos, Montijo consegue receber 6 voos/hora