

Aeroportos secundários coordenados com a ferrovia

27-Aug-2007

Em conclusão, a proximidade de um aeroporto secundário à rede convencional e de alta velocidade é uma das condições prioritárias para atrair empresas de Low Cost. O único local na região de Lisboa que pode oferecer condições tão ou mais favoráveis como Badajoz para as 'Low Cost' é o Montijo, pela simples razão de que grande parte da infraestrutura já está construída, o que permitirá oferecer baixas taxas aeroportuárias.

Artigo de Rui Rodrigues, publicado no jornal Público a 20 de Agosto.

Em Espanha, os aeroportos secundários localizados perto da nova rede ferroviária de bitola europeia e da rede convencional estão a atrair as companhias aéreas de baixo custo para iniciar actividade. A Ryanair, empresa de 'Low Cost' que mais passageiros transporta na Europa, vai criar duas novas bases de onde irão irradiar os voos, em Alicante e Valência, com 17 e 22 destinos, respectivamente. No passado, aquela empresa já tinha optado pela base de Girona, com 50 destinos e, mais recentemente, Tarragona, Ciudad Real e Badajoz. Todos estes aeroportos secundários vão poder conectar-se, directamente, a um elevado número de cidades. Esta estratégia tem por base a aposta em duas condições essenciais:

- 1) - Aeroportos secundários com baixas taxas aeroportuárias, tráfego reduzido e, conseqüentemente, menores tempos de espera no 'check-in'.
- 2) - Pontualidade e regularidade da nova rede ferroviária de Alta Velocidade (AV) complementada com a rede convencional para conectar os pontos intermédios.

1) - BAIXAS TAXAS AEROPORTUÁRIAS

Esta é provavelmente das mais importantes condições para atrair as companhias aéreas porque as taxas aeroportuárias são despesas fixas que têm um peso muito importante no orçamento. Uma região pode construir um excelente aeroporto, contudo, esse atributo terá pouca importância caso as empresas aéreas não o utilizem. Os aeroportos mais competitivos, em geral, são aqueles que possuem taxas mais económicas.

Nos principais aeroportos da Europa o tempo médio de espera é de 45 minutos ou mais e, além disso, existe outro grave problema que é a grande dificuldade de obter 'slots' (espaço de tempo durante o qual um avião está autorizado a operar para aterrar ou descolar) nas horas de maior procura. Uma das razões da escolha por Girona como base de Low Cost deveu-se à grande dificuldade de obter 'slots' no aeroporto de El Prat em Barcelona.

2) - PONTUALIDADE DA NOVA REDE

O tempo de viagem numa linha de Alta Velocidade não depende das condições climatéricas, pois pode chover torrencialmente ou existir nevoeiro intenso que o tempo de viagem é exactamente o mesmo. Em Espanha, desde o dia 12 de Setembro de 1994 que foi instituído o compromisso de pontualidade, isto é, o dinheiro dos bilhetes é devolvido aos passageiros, quando o AVE Madrid-Sevilha se atrasa mais de 5 minutos. Até ao final de 2001, dos 110.853 comboios utilizados só 273 tiveram atrasos superiores a 5 minutos, o que representa uma percentagem de 0,25%, que correspondeu à devolução de 2,2 milhões de euros.

O novo aeroporto de Ciudad Real que está ligado à linha de AV Madrid-Sevilha e rede convencional, é um investimento privado que será inaugurado no último trimestre de 2007 e passará a ter o nome de Madrid Sur - Ciudad Real.

Actualmente, por dia, 25 comboios de AV efectua a ligação, de 170 Km em 50 minutos, daquela cidade ao centro de

Madrid, em Atocha, que por sua vez está conectada à rede de metro da cidade. Quando a nova linha Madrid-Málaga entrar em funcionamento o número de comboios desde Ciudad Real até Madrid vai aumentar significativamente, pois este troço é comum à linha Madrid-Sevilha.

A cidade de Badajoz já possui ligações à rede ferroviária convencional e, em 2010, estará ligada a Madrid, por uma linha ferroviária de Alta Velocidade (AV) que será prolongada, mais tarde, à capital portuguesa ficando apenas a 1 hora de viagem.

O ponto na margem Sul, que vai estar ligado à rede convencional e de Alta Velocidade Lisboa-Madrid, é o Pinhal Novo, pela simples razão de ser a intercepção de várias linhas e, sobretudo, porque fechará a malha ferroviária da Região de Lisboa. Na estação do Pinhal-Novo é possível tomar comboios para o Algarve, Alentejo e para o Norte do País ou suburbanos para Lisboa. Caso seja reaberto o ramal ferroviário Pinhal Novo-Montijo, será possível ligar a actual base aérea militar a custos muito baixos às redes de bitola europeia e de bitola ibérica. Como a 3^o travessia do Tejo, por exclusão de partes, for construída, pelo corredor do Montijo, numa 2^a fase, até será possível conectar a base aérea do Montijo ao Metropolitano de Lisboa.

O único local na região de Lisboa que pode oferecer condições tão ou mais favoráveis como Badajoz para as ‘Low Cost' é o Montijo, pela simples razão de que grande parte da infra-estrutura já está construída, o que permitirá oferecer baixas taxas aeroportuárias.

O provável sucesso comercial do aeroporto de Madrid Sur-Ciudad Real, quando entrar em serviço, no último trimestre de 2007, será a demonstração do que poderá ocorrer em Badajoz, relativamente a Lisboa, caso nada seja feito para minimizar a perda do mercado na capital portuguesa, para a futura base de ‘Low Cost' na Extremadura espanhola.

Rui Rodrigues

Email: rrodrigues.5@netcabo.pt

Site: www.maquinistas.org