

Solução aeroportuária para a Grande Lisboa
Ordem dos Economistas – 29 de setembro de 2022

Ricardo Cabral

ISEG, Universidade de Lisboa

(Versão editada a 4 de outubro de 2022)

Senhoras e Senhores, boa tarde. Gostaria de felicitar a Ordem dos Economistas e a ordem dos Engenheiros por este evento, de agradecer o convite do Professor António Mendonça e de saudar os restantes membros do painel.

Em relação à solução aeroportuária para a Grande Lisboa entendo que:

Primeiro, do ponto de vista de desenvolvimento económico do país, são necessários investimentos estruturantes, de grande escala, isto é, de vários milhares de milhões de euros, que mobilizem elevado stock de capital, com recurso a nova tecnologia e que resultem em elevado volume de emprego qualificado e produtivo. Esse investimento em grande escala é necessário para promover o crescimento económico do país bem como o crescimento da produtividade. Desde há décadas que o país não tem realizado nem promove esse tipo de investimento.

Ora, é difícil identificar projetos de vários milhares de milhões de euros que sejam economicamente eficientes, viáveis e de preferência rentáveis. Não é esse o caso em apreço. De facto, afigura-se-me que o investimento num novo grande aeroporto em Alcochete preenche todos esses requisitos e será um investimento altamente rentável para o país.

Segundo, parece-me que qualquer solução aeroportuária passa pelo encerramento do aeroporto Humberto Delgado na Portela, o que inviabiliza qualquer solução baseada em dois aeroportos, porquanto o aeroporto Humberto Delgado:

- a. Não foi desenhado de raiz para o fim que é utilizado, está obsoleto e é economicamente ineficiente;
- b. Deve ser encerrado, porque uma solução aeroportuária para a Grande Lisboa baseada em dois aeroportos é uma solução economicamente menos eficiente do que uma solução aeroportuária baseada num único aeroporto, como se constata da análise das soluções adotadas por outros países;
- c. Limita e condiciona o planeamento e o desenvolvimento da cidade de Lisboa;
- d. Várias companhias aéreas, entre as quais a TAP e a easyJet, já indicaram que não pretendem sair desse aeroporto;
- e. Não oferece as condições de segurança desejáveis para o principal aeroporto do país;
- f. Resulta em níveis excessivos de poluição sonora e ambiental sobre a Grande Lisboa.

Terceiro, a localização do país, junto a esta enorme massa de água que é o Oceano Atlântico, traz-lhe vantagens relativas para voos para África, América do Sul e América do Norte.

De facto, vários artigos académicos estabelecem que, para voos de longo curso, voos com uma paragem intermédia (“Intermediate Stop Operations”) resultam em poupanças de combustível entre 15% e 29% (Creemers e Slingerland, 2007; Green, 2002; Hahn, 2007; Kenway et al., 2010; Hartjes e Bos, 2015), uma vez que em voos de muito longo curso parte do

combustível é necessário para transportar o restante combustível.

Assim, um “hub” eficiente e com preços competitivos localizado próximo da Grande Lisboa geraria vantagens significativas para voos de longo curso para as companhias sediadas nesse hub, sendo nesse caso necessário uma companhia de bandeira baseada nesse hub.

Por último, Portugal é um país com défices crónicos da balança de bens e serviços com impacto adverso na balança de pagamentos do país. Desde 1776, de acordo com as estatísticas disponíveis¹ que, note-se, não são muito fiáveis, o país terá registado talvez 14 anos com excedentes na balança comercial, sete dos quais ocorreram entre 2013 e 2019. A nossa companhia de bandeira, a TAP, é um dos maiores exportadores nacionais, senão o maior, contribuindo para o desempenho de uma das maiores indústrias exportadoras do país (o turismo). Esse papel da TAP é importante para o equilíbrio macroeconómico do país, pelo que a considero uma empresa estratégica cujo controlo deve ser mantido na esfera nacional. A TAP necessita de um hub eficiente, competitivo e com baixos custos, que lhe permita beneficiar da localização do país para assim obter vantagens competitivas, nomeadamente, menores custos com combustíveis nos voos de longo curso para África, para a América Latina e para a América do Norte.

Todas estas considerações são, em minha opinião, razões para a construção de um novo grande aeroporto de raiz em Alcochete e para o encerramento, a prazo, do aeroporto Humberto Delgado.

¹ Valério, N. (Coord.)(2001) “Estatísticas Históricas Portuguesas”. Lisboa: INE. Para anos mais recentes, dados das estatísticas das Contas Nacionais Trimestrais do INE.