

# A culpa do congestionamento no Aeroporto de P. Delgada

POR PEDRO CASTRO\*

O Aeroporto de Ponta Delgada tem sido diariamente palco de congestionamento caótico, especialmente no pico do Verão.

Centenas de passageiros enfrentam longas filas para o check-in que se estendem até à porta das chegadas.

A situação não é melhor para os que desembarcam de voos internacionais; já os passageiros em ligação para outros destinos, em particular, para os EUA e Canadá, acumulam-se e acotovelam-se no controlo de passaportes e no terminal à espera do próximo voo, por vezes, por períodos prolongados.

Este problema, longe de ser novo, agrava-se a cada ano.

Apesar das repetidas queixas e da consciência generalizada da situação, o problema persiste.

De quem é, afinal, a culpa?

Em primeiro lugar, do Governo central que, por decreto-lei, designa os aeroportos nacionais coordenados, isto é, aqueles que estão sujeitos a restrições de “slots” controlados e atribuídos pela entidade que gere as tais faixas horárias de descolagem e de aterragem (“slots”) dos nossos aeroportos.

Para isso, a intervenção sugestiva e consultiva do regulador, a ANAC, é fundamental para informar o Governo desta situação e sugerir o passo seguinte, lembrando que Faro, por exemplo, apenas é sujeito a “slots” durante os meses de Verão.

O aeroporto de Ponta Delgada é, para efeitos legais, considerado como um aeroporto com horários facilitados, ou seja, neste caso a gestão dos horários de utilização da pista tendo também em conta a capacidade do terminal, é realizada pelo próprio aeroporto.

Perante esta atribuição de responsabilidade, este será, para mim, o único ponto em que, de facto, a ANA-Vinci está a falhar.

E está a falhar pela ganância comercial, enquanto concessionária, de aceitar mais voos e mais passageiros às mesmas horas congestionadas sem ponderar os contrangimentos e limitações da infraestrutura atual.

Esta é a razão pela qual a SkyExpert irá solicitar à ANAC que pressione o Governo da República no sentido de tornar o aeroporto de Ponta Delgada num aeroporto coordenado durante a temporada de Verão, de forma a que esta atribuição de “slots” fique a cargo de uma entidade desinteressada e neutra como a NAV e saia da alçada da ANA-Vinci que é, neste aspeto, parte interessada.

Em segundo lugar, a SkyExpert analisou as partidas e chegadas no aeroporto de Ponta Delgada no domingo, 11 de Agosto – que, com

algumas pequenas variações de destinos e de companhias estrangeiras – repete praticamente desta forma durante todos os dias do pico da época alta.

Nesta análise foram considerados dois aspetos: os movimentos aéreos de partida e de chegadas e o número potencial de passageiros que embarcam/desembarcam organizados por faixas horárias de 2 em 2 horas.

Esta distinção é relevante no aeroporto de Ponta Delgada pela existência de muitos voos inter-ilhas que se caracterizam por terem muitos movimentos de pista, mas que têm pouco impacto ao nível do terminal devido ao tipo de avião utilizado (turbo hélices com capacidade entre 35 a 70 passageiros, consoante o avião).

O resultado deste estudo apresentamos aqui ao lado, em gráficos: É notória a distribuição desequilibrada dos voos durante as várias horas do dia, algo que afeta diretamente a forma como a própria infraestrutura se pode gerir.

Não só existe a questão da alta sazonalidade – esta quantidade de voos apenas se aplica nas semanas de pico do Verão – como também a própria questão da gestão das diferenças ao longo do dia.

Essas diferenças ficam exarcebadas quando se avalia o impacto ao nível do potencial número de passageiros, que é determinado pelos aviões utilizados nas diversas faixas horárias.

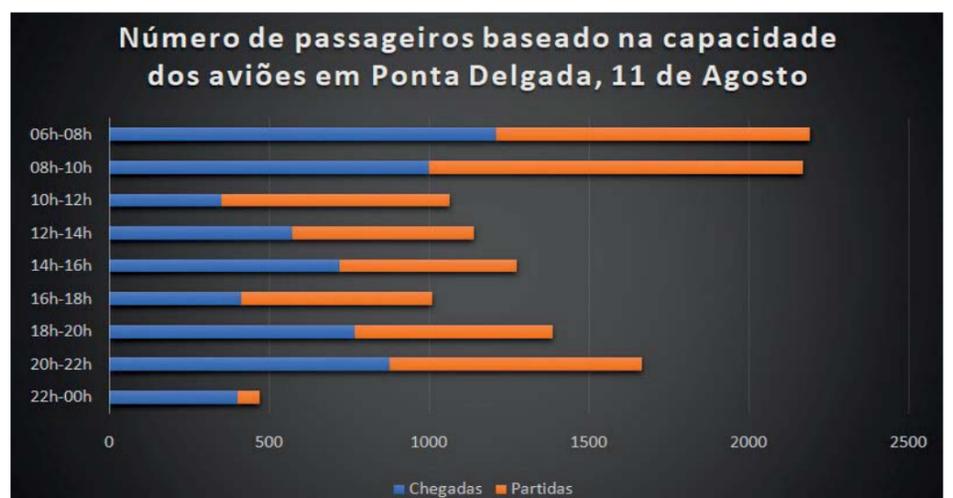
45 de todos estes movimentos são operados por aviões do Grupo SATA com apenas 9 movimentos operados por outras companhias.

O Grupo SATA é amplamente conhecedor das limitações do seu aeroporto-base e também é conhecedor do facto que não se muda uma infraestrutura de um dia para o outro.

Uma obra aeroportuária não é como mudar um horário de um avião. Consciente disso e, tendo a ANA como parceiro “no crime”, por esta entidade não aplicar de forma rigorosa a função que lhe incumbe num aeroporto com horários facilitados, o Grupo SATA não hesita em criticar a entidade que, na verdade, lhe permite cometer os erros logísticos e de conceito comercial que livremente pratica.

Relativamente à ANA, tendo em conta que a infraestrutura de Ponta Delgada é toda ela consumida praticamente por um único grupo aeronáutico estatal com prejuízos avultados e cuja existência apenas se garante com doações dos contribuintes – tecnicamente proibidas pela União Europeia – a SkyExpert recomenda a não realização de qualquer obra de envergadura.

O risco da Azores Airlines não existir no final dessa obra é dema-



siado grande e, ainda que outras companhias se substituam à Azores Airlines ou aumentem as suas frequências, nunca o farão nos termos e com a pressão do modelo que Azores Airlines resolveu adotar.

A companhia decidiu, recentemente, desviar-se da sua essência e da razão das doações estatais – que é a de conectar os Açores ao mundo – e, em vez disso, utilizou esse dinheiro para montar um conceito de “hub” que irá levar a empresa à falência técnica e que em nada contribui para o desenvolvimento equilibrado e para a conectividade das nove ilhas com o mundo.

Aliás, a alta concentração de voos internacionais cada vez mais em Ponta Delgada e a impossibilidade de conectar qualquer ilha açoriana com os destinos europeus da Azores Airlines (os horários atuais obrigam a pernoitar em Ponta Delgada, porque estão apenas coordenados para ligar aos voos de Boston, Toronto, Montréal e N.Yorque vendidos a preços de saldo para o passageiro europeu/americano que esteja em ligação) é algo que deveria merecer a intervenção imediata do acionista, da tutela e do poder público.

Mas, num desrespeito total para com as repetidas doações dos contribuintes, o Governo Regional demite-se de qualquer intervenção legítima e corretiva e deixa o Grupo acumular os prejuízos que bem entende, provoque uma altíssima concentração de turismo numa única ilha, cobre tarifas vergonhosamente caras para quem queira “apenas”

visitar os Açores em vez de seguir num dos dois voos diários para Boston, descuide das ligações das outras ilhas com o mundo (mesmo que seja via São Miguel) e cause um congestionamento artificialmente montado e evitável no aeroporto de Ponta Delgada.

O Grupo SATA tem, urgentemente, que abandonar o conceito de “hub” e deve ser obrigado a reconsiderar o seu modelo de operação.

A diversificação dos pontos de entrada e saída internacionais, não só é viável e possível, como aliviará a pressão sobre Ponta Delgada e distribuirá os benefícios económicos do turismo por todo o arquipélago.

A colaboração entre todas as entidades envolvidas é crucial. Só com uma abordagem coordenada, onde a infraestrutura, a gestão de “slots” e as operações do Grupo SATA estejam alinhadas, será possível transformar o aeroporto de Ponta Delgada numa porta de entrada eficiente e segura para os Açores, beneficiando tanto os residentes como os visitantes.

Este é o caminho para garantir que a infraestrutura aeroportuária esteja à altura do crescimento e das expectativas de um arquipélago que merece ser valorizado pelo seu potencial turístico e económico... e, já agora, para garantir que a sustentabilidade não é apenas um prémio (pago?) de marketing e de publicidade.

\*Consultor e especialista em aviação comercial