

OTA ou não OTA, será sensato construir um novo aeroporto?

23-Abr-2007

A projectada construção de um novo aeroporto de Lisboa na OTA é justificada, sobretudo, pela incapacidade da Portela de dar resposta ao crescente tráfego aéreo. O tráfego aéreo actual rondará os doze milhões de passageiros ano. A taxa de crescimento foi de 4,3% de 2004 para 2005. Extrapolando estas taxas de crescimento para o futuro, estima-se que sensivelmente dentro de uma década o aeroporto da Portela estará esgotado. Assim sendo, projecta-se a construção de um novo aeroporto com capacidade para 40 a 45 milhões de passageiros ano, ou seja, mais do triplo do tráfego actual. Este vício de análise de pressupor que o crescimento não tem limites é algo delirante.

Artigo de José Sousa

Nestes cálculos parece não estar a ser levada em conta uma variável essencial, o preço do combustível necessário para fazer voar os aviões, o querosene. O querosene é um derivado do petróleo, não havendo perspectivas de um combustível alternativo com intensidade energética semelhante.

As perspectivas de evolução da procura mundial de petróleo, segundo o International Energy Outlook 2005 do Departamento de Energia dos EUA são dos actuais 85 milhões de barris/dia para 103 milhões/dia em 2015 e 119 milhões/dia em 2025.

Só a China estima passar de uma frota automóvel de 28 milhões em 2004 para 140 milhões em 2020, e mais que triplicar a sua frota de aviões de 777 em 2003 para mais de 2800 em 2023.

No entanto, tendo em conta que já hoje a produção de petróleo de um número significativo de países entrou em declínio, não é crível que seja possível atingir-se aqueles níveis de procura estimada (que implicam, pelo menos, 40 milhões de barris/dia adicionais face à produção actual, ou seja um crescimento de 50%!). Assim sendo, o ajustamento far-se-á necessariamente pelo preço, que tenderá para uma forte subida nas próximas décadas, precisamente o horizonte em que o novo aeroporto entraria em funcionamento e durante uma fase crucial da sua operação. Um investimento desta grandeza leva, naturalmente, muitos anos até atingir o "break even", ou seja, até ser amortizado.

Ora, tendo em conta que a aviação comercial é uma actividade de elevada intensidade energética, será certamente das primeiras a sofrer com o previsível aumento dos preços. Isso mesmo refere um artigo da Revista da Indústria Aeronáutica Internacional Airways intitulado Peak Oil - The Collapse of Commercial Aviation de Alex Kuhlman e o estudo The Oil Crisis and its Impact on the Air Cargo Industry do Institute for the Analysis of Global Security.

Este artigo e este outro parecem também colocar bem o problema.

A aposta dos fabricantes em super aviões como o Airbus A380 é indiciadora dessa expectativa de aumento significativo do preço do combustível a médio prazo. O futuro das companhias "low-cost", grandes responsáveis pela explosão recente do tráfego aéreo, parece ser muito duvidoso. Acresce a tudo isto as pressões para taxar o combustível (actualmente isento de impostos) por razões ambientais (alterações climáticas).

A aviação comercial não poderá, portanto, crescer indefinidamente num contexto de esgotamento ou pressão sobre a procura do petróleo, daí que a construção de um grande novo aeroporto tenha que ser muito bem ponderada. Caso contrário, arriscamo-nos a construir um novo "elefante branco".

José Sousa