

Porto tem aeroporto “para muitos e bons anos”

António Larguesa
1 Julho 2022



Aeroporto Sá Carneiro investe na reabilitação da pista em 2023 e dispensa nova localização para subir capacidade até 40 milhões de passageiros. Diretor só quer “captar tráfego que o mercado sustente”.

Follow

Concluída a ampliação do taxiway, que custou mais de 30 milhões de euros e acrescentou 1.300 metros ao caminho de circulação paralelo à pista, o aeroporto Francisco Sá Carneiro vai avançar no próximo ano com a “reabilitação profunda da pista” principal, que já não tem uma intervenção deste género há mais de uma década.

O diretor da infraestrutura aeroportuária, Fernando Vieira, avança que este é “o grande desafio em 2023” e um “investimento muito exigente”, ainda que para os passageiros, reconhece, não seja um tema assim tão “sexy”. Já **em curso estão obras para aumentar a capacidade no terminal de passageiros, incluindo novas máquinas de raio-X e mais balcões de check-in**, a pedido das ditas companhias aéreas de bandeira. E “um dia destes” vai acrescentar um tapete ao sistema de transporte de bagagens para reduzir o tempo de espera nas chegadas.

Já no “médio prazo”, para responder ao crescimento da procura neste aeroporto que serve a região Norte — desde maio está com um desempenho, em termos de movimento, em linha com o do verão de 2019, antes da pandemia –, o responsável máximo diz que está a ser realizado um **“estudo sério” para a ampliação do terminal e para a expansão da capacidade aeroportuária, que, ao contrário do que acontece em Lisboa, não implica alterar a localização.** “Vamos ter aeroporto para muitos e bons anos”, vaticina Fernando Vieira.

O aeroporto do Porto terminou o ano de 2019 com um novo recorde absoluto de **13.105.359 passageiros**, um crescimento homólogo de 10% face a 2018 e em linha com o ritmo anual de progressão média na década anterior. Luís Pedro Martins, presidente da Entidade Regional de Turismo do Porto e Norte de Portugal (TPNP), antecipou na [OSP Summit, realizada na Exponor](#), que **“com estas obras, e sem termos de deslocalizar – é um tema interessante a localização de aeroportos [risos] – o Sá Carneiro pode chegar a uma capacidade de 40 milhões de passageiros”.**

“

Com estas obras, e sem termos de deslocalizar – é um tema interessante a localização de aeroportos [risos] – o Sá Carneiro pode chegar a uma capacidade de 40 milhões de passageiros.

Luís Pedro Martins
Presidente do Turismo do Porto e Norte de Portugal

A Ryanair e a EasyJet surgem destacadas como as duas companhias com maior quota neste aeroporto, seguidas já a larga distância pelas operações da portuguesa TAP e da holandesa Transavia (grupo Air France-KLM). Fernando Vieira, que dirige o aeroporto há 25 anos, frisa que, em parceria com vários atores regionais na área do turismo, da indústria ou das autarquias, a sua **maior preocupação continua a ser captar tráfego.** “Mas não é qualquer tráfego. É o tráfego que nos convém e que o mercado sustente”, corrige o gestor.

“Às vezes há a tentação de captar algumas companhias aéreas para rotas de viabilidade duvidosa. É um engano. Pode haver um incentivo, mas depois o mercado não vai esgotar a rota. E **quando uma rota é interrompida, depois dificilmente é retomada. Temos de ser agressivos, mas apostar em mercados sustentáveis. Mais importante do que conquistar uma rota é depois mantê-la**”, resume o diretor do aeroporto, que acaba de ser **premiado como o melhor da Europa na sua categoria** (10 a 25 milhões de passageiros) pelo Airport Council International (ACI).

“

A nossa maior preocupação diária é captar tráfego. Mas não é qualquer tráfego. É o que nos convém e que o mercado sustente. Às vezes há a tentação de captar algumas companhias aéreas para rotas de viabilidade duvidosa. É um engano.

Fernando Vieira
Diretor do Aeroporto Sá Carneiro

Notando que as transportadoras estão interessadas sobretudo nos fatores de eficiência que tornam a operação simples e rápida, Fernando Vieira sublinha que é preciso prestar um serviço de qualidade, mas que satisfaça os vários segmentos de procura. **No caso das companhias *low cost*, por exemplo, implica ter embarques e desembarques a pé ou tempos de rotação das aeronaves de 20 minutos, prescindindo elas de alguns serviços aeroportuários, “a bem da rapidez”.**



Fernando Vieira, diretor do Aeroporto Francisco Sá Carneiro

📅 QSP Summit 30 junho, 2022

No entanto, questionado sobre uma eventual concentração de esforços na captação de rotas operadas pelas companhias de baixo custo, sublinha que “acolhe com igual entusiasmo todas as companhias”. **“As decisões nas *low cost* são [relativas a rotas] de menor risco, em comparação com as rotas de longo curso, que têm equipamentos de maior dimensão, voos diários. Não privilegiamos nenhum segmento, mas algumas são mais fáceis de conseguir”, completa.**

Menos TAP e mais voos para captar investidores estrangeiros

Com **perto de 30 companhias e 90 destinos**, o aeroporto Sá Carneiro acolhe transportadoras áreas com “modelos de negócio completamente diferentes e todas se sentem confortáveis a operar” a partir desta infraestrutura localizada no concelho da Maia. A perspetiva é de António Moura Portugal, diretor executivo da RENA – Associação das Companhias Aéreas em Portugal, que **adverte que “não é saudável um aeroporto depender de uma só companhia e de uma só base porque quando ela sai a recuperação é difícil”.**

O dirigente associativo acredita que o aeroporto nortenho tem margem para crescer e lembrou, a propósito da estratégia da TAP de concentrar as operações no hub de Lisboa – muito contestada a Norte desde que o Estado português voltou a ser acionista maioritário –, que “as companhias são transportadoras e limitam-se a fazer a interceção entre a oferta e a procura”.

“

As companhias são transportadoras e limitam-se a fazer a interseção entre a oferta e a procura. Se a oferta é boa irá haver procura. As companhias cá estarão, sejam elas públicas ou privadas, portuguesas ou estrangeiras.

António Moura Portugal
Diretor executivo da RENA

“Se a oferta é boa irá haver procura. **As companhias cá estarão, sejam elas públicas ou privadas, portuguesas ou estrangeiras. (...) Independentemente do credo, da cor, da religião ou da nacionalidade das companhias.** Preocupava-me se estivesse num país em que o transporte aéreo não estivesse liberalizado”, acrescenta António Moura Portugal, igualmente presente nesta conferência organizada pelo TPNP e realizada no âmbito da QSP Summit.



Já o vereador da Economia, Emprego e Empreendedorismo da Câmara do Porto faz questão de salientar que “não [tem] nada contra a TAP”. “É uma companhia que tem direito a ter a sua estratégia, mas tem uma responsabilidade especial porque é financiada por um conjunto de *stakeholders* que são todos os portugueses. E isso obriga que nos diga exatamente qual é a estratégia. Não temos nada contra a estratégia; pugnamos é pela capacidade de dar valor a uma infraestrutura portuária que não se alinha com a estratégia que a companhia tem”, resume.



Não temos nada contra a TAP. É uma companhia que tem direito a ter a sua estratégia, mas tem uma responsabilidade especial porque é financiada por um conjunto de *stakeholders* que são todos os portugueses.

Ricardo Valente
Vereador da Economia da Câmara do Porto

Ricardo Valente, que é dirigente da Iniciativa Liberal, dá o exemplo de Beja para recordar que também “não há aeroportos sem regiões fortes” e atesta que a autarquia liderada pelo independente Rui Moreira, que está a cumprir o terceiro mandato, está **satisfeita com esta “infraestrutura moderníssima, que serve bem” a cidade, apesar de pugnar por mais ligações aéreas.**

Envolvido de perto na atração de investimento estrangeiro, como este ano aconteceu no caso da Kantar ou da consultora britânica BISS, o vereador conta que “quando está a concorrer com outras cidades, a conectividade aérea é sempre colocada em cima da mesa”. E lembra até como **na candidatura à Agência Europeia do Medicamento (ESA), em que o Porto concorria com Milão, Amesterdão, Paris, Copenhaga ou Estocolmo, a pior classificação da cidade Invicta foi precisamente no parâmetro da conectividade aérea.**