

DNOTICIAS.pt - Serviço de documentação e impressão

Ricardo Fabrício

[É a liberalização, estúpido!](#)

Data: 18-05-2008

Como reagirão os actores económicos à liberalização da rota entre Lisboa e o Funchal, sabendo-se que o Aeroporto da Madeira é de pequena dimensão, geograficamente ultraperiférico e largamente dependente dos movimentos de uma única companhia?

O Aeroporto da Madeira é um aeroporto pequeno e insular que, de acordo com os dados da Airports Council International, teve em 2007 um movimento de 2.418.489 passageiros (somatório do número de passageiros embarcados e desembarcados).

Para que se tenha uma ideia da ordem de grandeza em causa, outros aeroportos com uma condição insular semelhante ao da Madeira, têm todos movimentos de passageiros mais significativos. Por exemplo: em 2007 Tenerife Sul teve 8.611.400 passageiros, Tenerife Norte 4.123.550, Fuerteventura 4.604.013, Lanzarote 5.625.242, Gran Canaria 10.340.600, Ibiza 4.746.918, Palma 23.224.000 e até Menorca registou um movimento de passageiros superior: 2.771.997. Estes números traduzem a existência de aeroportos insulares, equivalentes para efeitos da reflexão, embora com mais passageiros do que o Aeroporto da Madeira.

O número de passageiros é um dado muito importante a ter em consideração, para se avaliar até que ponto um aeroporto é apetecível, na óptica das companhias aéreas. É óbvio que se trata de um dado fundamental, a meu ver absolutamente secundarizado pelos intervenientes no processo de liberalização da rota em referência.

Por outro lado, talvez seja conveniente questionar a formação do tráfego do Aeroporto da Madeira, ou seja, em que companhias aéreas viajaram os 2.418.489 passageiros que viajaram de e para a Madeira. Segundo dados da ANA, referentes a 2007, cerca de 48% destes passageiros foram transportados pela TAP (38%) e a SATA (9,5%), seguindo-se a Air Berlin com 120.147 passageiros (5,0%), a First Choice (100.278 passageiros/4,6%) e a Condor (96.115/4,0%). Os restantes 944.153 passageiros que embarcaram e desembarcaram no Aeroporto da Madeira viajaram em transportadoras aéreas com quotas inferiores a 4%, que voaram a partir de um conjunto de destinos diversificados. Deste modo, conclui-se que no Aeroporto da Madeira passaram 1.052.659 passageiros (em 2007) transportados pela TAP e SATA; e neste momento sabe-se também que a TAP pretende ter a curto prazo 1.000.000 de passageiros nesta rota. Enfim, é desta ordem de grandeza (ou pequenez) que estamos a falar.

Portanto, a questão que se coloca é a de saber até que ponto uma rota com esta reduzida dimensão de passageiros é realmente apetecível para companhias estranhas ao jogo em curso.

Certo é que observando a novel liberalização, parece-me existirem para já dois vencedores e um grande perdedor. Os vencedores são claramente o Estado Português e a TAP. O Estado Português por via da liberalização reduziu a despesa com a comparticipação em cerca de 50%; e a TAP que passou a receber logo à cabeça a tarifa na íntegra, sem ter que ficar à espera do pagamento da comparticipação estatal, regra geral pago de acordo com critérios de antiguidade exasperantes.

No entanto, não deixa de ser curioso verificar como a transportadora nacional conseguiu passar a operar a partir de 24 de Abril com tarifas, que com a comparticipação estatal em vigor, acabam por ser em média aparentemente equivalentes ou ligeiramente mais caras do que as anteriormente pagas pelos passageiros, o que nos leva a concluir que a anterior comparticipação estatal era muito generosa para a TAP, sendo cerca de 100% mais elevada do que a concedida actualmente ao passageiro. Logo, para o passageiro a derrota acaba por ser indisfarçável e sê-lo-á até que possa auferir de tarifas round trip (Funchal-Lisboa-Funchal) inferiores a 220€.

Na prática os passageiros residentes na RAM foram sujeitos a um processo de liberalização atabalhado, sem qualquer fase de transição ou quaisquer mecanismos amortecedores ou atenuantes; e correm agora o sério risco de vivenciar uma potencial situação de cartel entre a TAP e a SATA, caso não sujam rapidamente outras companhias na rota Funchal-Lisboa. É mesmo caso para dizer: é a liberalização, estúpido!

Na realidade, esta liberalização da rota vem mostrar como a intervenção estatal continua a ser fundamental em situações em que a imperfeição mercado acaba por contradizer os seus próprios dogmas (e não são poucos!). Resta, porém, saber se ainda está a tempo de corrigir um processo absolutamente vital, como é o caso do transporte aéreo, para uma região débil, pequena, insular e ultraperiférica.

Ricardo Fabrício

© Está expressamente proibida a distribuição e a utilização dos diferentes conteúdos dos serviços do DNOTICIAS.pt, sem consentimento prévio da Empresa Diário de Notícias, Lda.