

Ajudas públicas à aviação dão força ao comboio

França e Áustria fazem depender os apoios estatais às suas companhias aéreas de bandeira da redução do número de voos de curta distância, para dar mais oportunidades ao modo ferroviário

Transportes
Carlos Cipriano

As companhias aéreas vão precisar do dinheiro dos contribuintes para poderem voltar a voar, mas há países que exigem ao transporte aéreo uma nova abordagem que tenha em conta um maior respeito pelo meio ambiente. É o caso da França, que se prepara para injectar sete mil milhões de euros na sua companhia de bandeira, mas à qual o Governo exige que reduza em 50% as emissões de CO2 nos voos domésticos até 2024.

“Sempre que houver uma alternativa ferroviária aos voos internos com uma duração inferior a 2h30, esses voos devem ser drasticamente reduzidos”, disse o ministro da Economia e das Finanças, Bruno Le Maire.

“O avião não pode ser encarado como um modo de transporte para fazer em 1h ou 1h15 trajectos que podem ser feitos com menos CO2 por um comboio em 2h00 ou 2h30”, disse, acrescentando: “Isto é uma regra e nós vamos fazê-la respeitar.” De acordo com a BFM.TV, a regra terá implicações nos voos da Air France desde Paris para Rennes, Nantes, Bordéus e Lyon, os quais só deverão ser efectuados para assegurar voos de ligação.

A Áustria é outro país que faz depender as ajudas à sua companhia de bandeira, a Austrian Airlines, à garantia de “uma redução dos voos de curta distância, maior cooperação com as empresas ferroviárias, maior utilização de combustíveis ecológicos e maiores contribuições fiscais”, de acordo com o Euractiv.

Medidas que agradam, naturalmente, aos ambientalistas, que entendem que deveriam ser seguidas por mais países. Francisco Ferreira, da organização ambientalista Zero, diz que “a França e a Áustria podem dar-se ao luxo de fazer esta negociação com as suas companhias aéreas, mas em Portugal isso seria difícil porque falha completamente a oferta de transporte ferroviário na sua ligação à Europa e de ligação dentro do próprio país”.

Por isso, defende que “uma das coisas indispensáveis para a retoma

económica era deixar de se continuar a adiar uma solução ferroviária Lisboa – Porto e Lisboa – Madrid”. Para Francisco Ferreira, estudar e executar estas ligações deve deixar de ser um tabu e passar a ser uma prioridade.

Manuel Tão, doutorado em Transportes e investigador na Universidade do Algarve, recorda que a França e o seu presidente actual, Emmanuel Macron, foram os patrocinadores do acordo de Paris no que diz respeito à redução de emissões de gases com efeito de estufa e que, por isso, esta medida sobre a Air France é absolutamente coerente.

“Não faria sentido estar a apoiar um modo de transporte com consequências ambientais nocivas quando o TGV responde à mesma procura com menores custos para o ambiente. Por isso, não deve haver concorrência

entre a aviação e a alta velocidade.” O especialista concorda que o Estado “deve apoiar a TAP porque os custos de deixar cair seriam muito superiores”, mas lamenta que o Governo não ponha em causa a ponte aérea Lisboa – Porto, que é um absurdo do ponto de vista ambiental, mas também técnico, pois rouba capacidade aos aeroportos que poderia ser usada por voos de longo curso”.

Sem concorrência

Esta não é a opinião do comandante Luís Garção, membro da Associação Portuguesa de Pilotos de Linha Aérea (APPLA), para quem “não há nenhum modo de transporte que possa concorrer com o avião no percurso Lisboa – Porto” dado que o voo entre as duas cidades demora 45 minutos e o Alfa Pendular demora 2h40m (desde

o Oriente). No entanto, não o choca as medidas que estão a ser impostas às companhias aéreas pelos diversos governos para as tornar ambientalmente mais sustentáveis. O grande problema é se essas imposições não forem iguais para todas, porque isso desvirtua a concorrência, recorda.

Por isso, Luís Garção concorda com o ministro da tutela, Pedro Nuno Santos, quando diz que as regras têm de ser iguais para todos na União Europeia. “Se por imposição legal o limite máximo de passageiros para cada voo for de 50% para uns e de dois terços para outros, então as condições de concorrência não são iguais para todas as companhias aéreas”, diz este piloto, que espera uma resposta conjunta e uniforme por parte das autoridades aeronáuticas europeias.

Na equação entram também as *low*

cost, que se têm queixado de serem preteridas nas ajudas estatais. Luís Garção entende que não têm razão, pois estas “procuram exclusivamente o lucro enquanto as chamadas companhias de bandeira têm uma filosofia de gestão diferente e prestam também serviço público”. É o caso da TAP, diz, que tem voos para destinos menos rentáveis e que realiza voos de repatriamento, voos humanitários e, ultimamente, até de transporte de materiais para combater a covid-19.

Seja, como for, e independentemente das ajudas e imposições agora impostas às companhias aéreas, este especialista entende que, no longo prazo, quando a situação normalizar, será novamente o mercado e as leis da oferta e da procura a ditar as regras de funcionamento do mercado aeronáutico e da mobilidade.



“TGV responde à mesma procura com menores custos para o ambiente” do que a aviação de curta distância em França, diz Manuel Tão