

POSIÇÃO PÚBLICA

AEROPORTO DA OTA

§

A Associação Comercial do Porto (ACP) sempre se empenhou em reflectir sobre as soluções estratégicas que melhor asseguram o desenvolvimento harmonioso e integrado do território nacional.

Em Novembro de 2005, o Governo apresentou o projecto do novo aeroporto de Lisboa a ser construído na Ota, sob o lema «Lisboa 2017, um aeroporto com futuro». Posteriormente, anunciou também a nova rede de Alta Velocidade (AV), que enferma de graves vícios, pondo em causa elementares princípios de equidade, equilíbrio regional e racionalidade económica. Na opinião da ACP, o problema do desenho e do cronograma do projecto AV resulta de uma lógica de inversão de prioridades. Já em 2003, a ACP publicou um trabalho “Ferrovia – A aposta no Futuro”, em que alertava para esse risco: o de se adoptar um desenho de rede ferroviária em T deitado, condicionada pela escolha errada da localização do novo aeroporto.

Ora, para a ACP, a decisão de construir a Ota é prejudicial para o interesse nacional. O projecto não se coaduna com o modelo de desenvolvimento desejável para a nossa economia do século XXI, não se adequa aos constrangimentos das nossas contas públicas, é uma opção errada do ponto de vista da logística, pois fica longe de Lisboa e dos portos e não se coordena com a restante rede de infra-estruturas.

Nesse sentido, não pode a ACP deixar de corresponder ao apelo lançado pelo Primeiro-Ministro, que desafiou os críticos do projecto a apresentarem soluções e estudos que permitam um “debate sério e transparente”. Sem meios que lhe permitam encomendar tais estudos, a ACP optou por proceder ao levantamento exaustivo dos documentos publicados pela NAER que, só por si, contrariam os argumentos utilizados para justificar a construção do novo aeroporto.

Recorde-se que o Governo fundamentou a sua decisão de avançar com a construção urgente da Ota com base em três premissas: (1) a saturação da Portela dentro de dez anos (2) o facto de a Ota ser a melhor e única solução possível e (3) não ser possível a solução de construir um aeroporto complementar à Portela na região de Lisboa.

Reavaliando essas premissas em função de elementos que constam dos estudos publicados verifica-se que:

1. A intenção de construir o novo aeroporto data de 1998. Em 1999, a NAER apresentou um estudo que estimava que a Portela iria esgotar a sua capacidade entre 2005 a 2008, pelo que se tornava urgente a sua substituição. Previa-se então que a adjudicação da Ota fosse efectuada em 2002 e a inauguração realizada em 2009. Em 2001, o Governo de então decidiu adiar o projecto. Em 2003, os defensores da Ota afirmaram que a saturação iria ocorrer em 2010. Por fim, em 2005, os mesmos responsáveis afirmam que a saturação, afinal, será um dado adquirido em 2015. Ou seja, os defensores do novo aeroporto são sempre de opinião que faltam no máximo 10 anos para a Portela saturar, relativamente à data em que colocam a questão.

Os consultores da NAER, que agora invocam a saturação certa da Portela em 2015, baseiam-se mais uma vez em taxas de crescimento de tráfego pouco prováveis. O crescimento do tráfego nos aeroportos está directamente dependente das taxas de crescimento do PIB do mercado que o gera. No caso da Portela, não se prevê taxas de crescimento na União Europeia semelhantes às dos 10 anos anteriores nem eventos comparáveis à EXPO98 e EURO2004.

Num documento da IATA, onde se elaborou a evolução do tráfego na Portela, é dito que em 2005, movimentaria 133 mil ton. de carga e, em 2015, 194.557. Também a ANA, num estudo de 1994, previa que o movimento de carga para 2007 fosse da ordem das 160 mil ton. Em 2005, só se atingiram 87 mil ton. (igual ao ano de 1995) estando este valor em queda desde 2001, quando atingiu um máximo de 103 mil ton. Ou seja, a Portela regrediu para valores de há 10 anos, devido à crise económica.

Outro erro nos estudos da NAER diz respeito à avaliação da transferência de passageiros para a rede de AV, e que apenas retardaria a saturação da Portela em 1 a 2 anos. Este valor

não está correcto porque se considerou que, nas rotas Lisboa-Madrid e Lisboa-Porto, a nova rede AV só desviaria 30 a 40 % dos passageiros em cada trajecto. Estes valores são muito baixos e, na Europa, existem vários casos que demonstram que a AV retira entre 70 a 85 % de utentes do avião. O AV Lisboa-Madrid irá permitir a ligação da capital portuguesa, não só a Madrid, mas **a todas as cidades espanholas**.

A NAER omitiu ainda, na avaliação da curva de crescimento, que os voos para Espanha são um dos segmentos de maior crescimento no transporte aéreo. O mais grave é que, nos estudos quase simultâneos apresentados pela RAVE, para a AV, se partiu de uma premissa inversa, ou seja, que todo o tráfego aéreo seria desviado para a ferrovia e, ainda assim, cresceria exponencialmente de forma a viabilizar as novas linhas.

Além disso, se for aplicada à Ota a mesma taxa de crescimento que justifica a saturação da Portela, então também o aeroporto da Ota estará condicionado à saturação ao fim de apenas 12 anos. Nessa altura, e a acreditar nas teses da NAER, não haverá nenhuma solução para o problema pois, segundo as suas teorias, “a Ota é a única e melhor localização” o que exclui Portela+1 e Ota+1. Ou seja, é a própria argumentação da NAER que invalida a decisão a favor da localização na Ota.

A Portela que permite receber todo o tipo de aviões, segundo os consultores da NAER (Parsons), garante uma capacidade de 40 movimentos/hora (aterragens + descolagens) com categoria III do ICAO, isto é, excelentes condições de navegação aérea, com 60 posições de estacionamento, enquanto que a Ota só terá capacidade para 44 a 72 movimentos/hora, numa categoria I ou II, muito pior que a da Portela, estando este número dependente das condições atmosféricas que não são favoráveis, o que significa que será pouco superior à capacidade da Portela, tanto mais que a Ota abriria também com 60 posições de estacionamento. Estes dados podem ser confirmados nos relatórios da Parsons, disponíveis na Internet.

2. Para construir o aeroporto vai ser necessário executar terraplanagens de 50 milhões de metros cúbicos, o que corresponde ao volume de um paralelepípedo com uma base igual à área de um estádio de futebol e altura de 5000 metros. Segundo um relatório da Parsons, para a Ota poder atingir a categoria II, inferior à da Portela, será necessário destruir o Monte Redondo (cerca de 60 milhões de metros cúbicos), o que totaliza 110 milhões de metros cúbicos.

Por essas razões de geotecnia e topografia muito desfavoráveis, a construção do aeroporto nesse terreno será mais onerosa em cerca de 40 a 50% do que numa região plana. Este aumento, que pode representar 1 a 1,5 mil milhões de euros, vai implicar que as taxas aeroportuárias cobradas sejam mais elevadas para recuperar o investimento inicial, o que tornará o aeroporto pouco competitivo e não deixará de demover muitos dos potenciais investidores privados. O argumento invocado segundo o qual o investimento tem que avançar desde já para aproveitar os fundos comunitários de 11% não tem sentido, pois o aumento dos gastos, devido à localização em causa, é muito superior, sendo necessário também somar o custo da nova ligação ferroviária desde a Ota até ao interior de Lisboa, com 40 Km de túneis e viadutos, o que nunca custará menos de 1500 milhões de euros.

Os argumentos que a NAER utilizou para a escolha da localização da Ota ignoraram requisitos que são determinantes: para qualquer aeroporto ser atractivo, é indispensável cumprir um conjunto de condições tais como as taxas reduzidas, a garantia do cumprimento de horários e de realização dos respectivos voos. Para que estas condições se possam verificar, um aeroporto deverá possuir uma boa localização, boas condições de navegação aérea e meteorológicas, bons acessos, e, evidentemente, um mercado atractivo. Existem exemplos de aeroportos que foram abandonados pelas Companhias de Transporte aéreo por não terem condições de navegação aérea. Se a Portela preenche quase todos estes atributos e, segundo a Association of European Airlines, ocupa o meio da tabela dos aeroportos europeus em pontualidade, o mesmo não se verificará na Ota pois, naquela região, são muito frequentes os nevoeiros densos e, mais grave, aquela localização não apresenta boas condições de navegação aérea, em virtude dos obstáculos naturais, como o Monte Redondo e a Serra de Montejunto.

3. Relativamente à opção Portela+1 (a hipótese de manter o aeroporto da Portela e desenvolver um aeroporto complementar), foi já estudada e validada pela própria ANA em 1994. Nessa altura previa-se construir o novo aeroporto no Montijo pelo facto de poder ser utilizado simultaneamente com a Portela. As razões invocadas para inviabilizar agora essa solução não são credíveis. O campo de tiro de Alcochete convive com a utilização da base por aviões militares e, se os critérios ambientais fossem os prioritários, então a melhor opção seria manter a Portela e nada construir. Se for utilizada a base aérea do Montijo como complemento à Portela para voos de Low cost, Charter e voos das Ilhas dos Açores e

Madeira (excepto os de ligação), se for considerado a redução da procura resultante da nova rede ferroviária, é provável que só seja necessário um novo aeroporto, a inaugurar, no ano de 2030 o que, atentas as alterações tecnológicas previsíveis, não recomenda decisões precipitadas.

A opção de remodelar e ampliar a Portela com Figo Maduro, ligando-a à rede de transportes públicos e associando-a com a base aérea do Montijo, implica uma política aeroportuária que favorecerá a complementaridade dos aeroportos do Porto e de Faro. É em função dessa escolha que deve ser desenvolvida uma nova rede ferroviária com linhas mistas para passageiros e mercadorias em bitola europeia, que assegure a ligação entre as principais cidades portuguesas, os seus portos, aeroportos e plataformas logísticas, que facilite o livre trânsito das mercadorias de e para a U. E., o que a rede existente de bitola ibérica não permite. Para isso basta, numa 1ª fase, a construção das linhas transversais, deixando para mais tarde o eixo norte/sul. A nova rede deverá ser o elo de ligação de um sistema integrado e intermodal de transportes, que associe o transporte marítimo, ferroviário, aéreo e rodoviário. Só depois de definida esta estratégia será possível determinar qual a melhor localização de um novo aeroporto de Lisboa, se e quando ele vier a ser necessário.

Porto e Associação Comercial,
em Fevereiro de 2006