

POSIÇÃO PÚBLICA

PARA QUÊ UM NOVO AEROPORTO NA OTA?

Até ao momento ninguém tornou evidente a necessidade de um novo aeroporto para a Região de Lisboa!

No entanto, os decisores políticos apressam-se a anunciar, quase todos os dias, a tomada de uma decisão que, a confirmar-se, é assumida à revelia de toda a racionalidade económica, uma decisão que lesa o interesse do país e o da própria cidade de Lisboa, uma decisão que inverte prioridades e ignora a equidade e a coesão nacional.

A decisão de construção de um novo aeroporto poderia ter na sua base razões ligadas à limitação de capacidade futura da actual estrutura, questões de segurança e ambientais e razões de ordem estratégica.

1. Limitações de Capacidade da Portela

Relativamente às questões de capacidade saibam os contribuintes portugueses que a mesma entidade - a ANA - e os mesmos responsáveis políticos que projectam como possível para o Aeroporto do Porto - 320 ha de área total - uma capacidade limite de 25 milhões de passageiros, afirmam convictamente que a Portela, com 520 ha, apenas comportará 14 milhões de passageiros...!

Mas saibam também que o Aeroporto de Gatwick, apenas com uma só pista, tal como a Portela, movimentava anualmente 27 milhões de passageiros.

Sabiam que a única entidade internacional que efectuou estudos de capacidade na Portela foi a Aeroports de Paris, parte interessada na eventual futura construção de um novo aeroporto e que, como tal, não deveria ter sido sequer consultada?

Sabiam que foram solicitados estudos preliminares aos Aeroportos de Manchester e de Gatwick, estudos esses que, curiosamente, por aí ficaram. Será porque apontavam para a não necessidade de construção de um novo aeroporto?

Quanto à consistência e solidez dos estudos feitos, parece não ser necessário ir mais longe. Especialistas portugueses e inúmeros operadores da Portela, de que se destaca a Portugália, apontam para potenciais de crescimento que não justificam a necessidade de uma qualquer decisão neste momento.

Mas mesmo que se tivesse tornado evidente tal limitação de capacidade, porque não desviar os vôos “charter”, os tráfegos domésticos e de mercadorias para Tires - onde se investiram nos últimos anos 6 milhões de contos... - ou para a pista do Montijo, a escassos minutos da Ponte Vasco da Gama?

Por muito elevados que fossem os custos de operação de duas estruturas, certamente que, ainda assim, seria economicamente mais racional sustentá-las, atentos os volumes de investimento e custos da construção de um novo Aeroporto.

Mais recentemente, os defensores do novo aeroporto passaram a afirmar que, mesmo resolvido o problema da capacidade, as envolventes do aeroporto não aguentariam os fluxos previsíveis, não referindo que o Aeroporto da Portela não é servido por metro ou ferrovia, apesar de ambas as infraestruturas se encontrarem a escassa distância do aeroporto, ou esquecendo que outros aeroportos têm recorrido a soluções tecnologicamente avançadas - monocarril - para a resolução de problemas idênticos.

Por último, os fluxos actuais do Aeroporto da Portela estão muito influenciados pelas políticas centralizadoras do Estado e da “TAP-Air Lisboa”, pseudo companhia de bandeira que todos os contribuintes portugueses tiveram e têm que sustentar e, ainda, pela inexistência de uma sã concorrência entre aeroportos nacionais.

Alguém sabe quantos passageiros que utilizam a Portela têm como origem ou destino a Região de Lisboa e sua área de influência e quantos se destinam ao Centro e Norte do país, donde é originária 80% da emigração portuguesa?

2. Questões de Segurança e Ambientais

Quando pensamos que em cada momento e em todo o mundo estão no ar milhares de aviões, acreditamos mais convictamente ser o aéreo o mais seguro de todos os meios de transporte.

Mostram as estatísticas que mais de 95% dos acidentes aéreos ocorrem dez minutos antes da aterragem ou dez minutos depois da descolagem, e que a quase totalidade dos restantes 5% de acidentes ocorre nos próprios aeroportos. Conclui-se, assim, que será ínfima a probabilidade de algum dia vir a ocorrer um acidente aéreo sobre Lisboa.

Todos concordámos que uma tal ocorrência se traduziria numa grande catástrofe, até pelos efeitos mediáticos e psicológicos que provocaria.

Em abono da verdade e objectivamente, os movimentos pendulares de e para um novo aeroporto a 40 Km. de Lisboa, provocarão, em cada cinco anos, custos materiais e humanos tão elevados ou superiores aos que tal e hipotética tragédia provocaria em Lisboa, com duas diferenças fundamentais: no primeiro caso uma tal tragédia dificilmente ocorrerá; no segundo, temos a certeza que os custos humanos, materiais e de horas de trabalho perdidas nesses movimentos ocorrerão...! Só que com muito menos visibilidade, impacto ou ónus políticos.

A não duplicação do IP5 provocou já o equivalente a 3 ou 4 desastres aéreos graves, mas os actuais responsáveis, ainda assim, deram prioridade e finalizaram em primeiro lugar a auto-estrada Lisboa-Madrid...

Quanto às questões ambientais,

é óbvio que a construção de um novo aeroporto terá um impacto ambiental superior ao da manutenção da infraestrutura pré-existente. Em termos ambientais é sempre preferível esgotar todos os recursos de uma estrutura pré-existente do que estar a criar outras.

Relativamente ao ruído e poluição atmosférica é preciso não iludir as questões. Estes problemas colocam-se cada vez com menor intensidade, atenta a evolução tecnológica, e só para aeroportos com volumes de tráfego, no mínimo, três vezes superiores ao da Portela.

3. Razões Estratégicas

Poder-se-iam ainda invocar, com alguma pertinência, razões de ordem estratégica para a construção de um novo e grande aeroporto - “hub” - em Portugal. Nesse cenário procurar-se-iam captar, no futuro, tráfegos que mais cedo ou mais tarde terão que ser desviados do saturado espaço aéreo do centro para a periferia da Europa, entrando essa nova infraestrutura em concorrência directa com o aeroporto de Madrid.

Não deixa de ser peregrina a ideia de que alguma vez algum outro aeroporto, na península, venha a desviar tráfego de Madrid que, para além da sua privilegiada posição geográfica, detém já uma infraestrutura que assegura conexões intercontinentais com todo o mundo.

Mas ainda que isso fosse possível e nesse enquadramento, dever-se-ia encontrar na fachada atlântica da península um local que potenciasse a utilização de tal infraestrutura.

Ora, para além do País Basco espanhol e francês, da Catalunha, do eixo Barcelona/Valencia e da própria região de Madrid, distingue-se na península uma quinta e grande região, que por muito que custe aos nossos decisores políticos não coincide com as velhas fronteiras administrativas. É uma região que se estende, na fachada atlântica da península, de La Corunha a Setúbal e onde, num espaço de 500 Km por 50 de largura vivem mais de 12 milhões de pessoas.

Em nenhuma outra das regiões peninsulares citadas se encontra uma tão grande concentração de pessoas e até de bens, motivo pelo qual, e na hipótese de na base da decisão de construção de um novo aeroporto se encontrarem razões de ordem estratégica, exigir-se-ia, então, que tal infraestrutura viesse a ser localizada no centro dessa fachada atlântica, algures entre Aveiro e Braga, e nunca numa das suas extremidades.

4. Conclusão

Para além das razões objectivas atrás expostas é também politicamente inaceitável a total inversão de prioridades que a construção de um novo aeroporto na OTA implicará. Trata-se, é bom não esquecer, de um único investimento que, a custos de hoje, implicará directa ou indirectamente recursos que representam cerca de 5% do PIB do país.

Que dirão a maioria dos portugueses que, ainda hoje, vivem em cidades, vilas ou aldeias sem qualquer rede de saneamento básico?

Que pensarão os jovens alunos que por falta de verbas para aquecimento interrompem as aulas por causa do frio?

Como justificar que por falta de coragem política e recursos se mantenha o sistema de justiça no caos em que se encontra?

Que dizer aos milhares de portugueses em lista de espera por uma simples operação que lhes daria “bem estar” e prolongaria a sua esperança de vida?

Como viver num país em que tudo se sacrifica em função de uma lógica unipolar de desenvolvimento e se decide em função dos ónus políticos inerentes a cada decisão?

Como tomar decisões desta natureza em função de “estudos” elaborados por uma entidade - a ANA - que nunca quis ou soube promover os aeroportos nacionais - nomeadamente o do Porto - limitando-se a construir e a gerir (?) essas infra-estruturas ?

Como ultrapassar o tradicional provincianismo e o novo-riquismo da classe política portuguesa, que continua a não resistir a obras de regime ou a investimentos faraónicos de prioridade e utilidade duvidosa?

Nos últimos quarenta anos, um pequeno país como o nosso permitiu-se construir duas das maiores pontes europeias, um centro cultural e uma sede bancária megalómanos, uma das maiores barragens do mundo - Cahora Bassa - que nos continua a pesar, para além de um aeroporto também gigantesco - Macau - que ninguém utiliza ou utilizará na sua máxima capacidade, em tempo útil, pois está ao “lado” de um outro, também novo, em Hong Kong. Sem esquecer a Expo 98 e Sines.

Tudo era viável e auto-sustentável no papel... mas parece que ainda não estamos satisfeitos....

Os grandes investimentos são necessários porque são estruturantes, por isso mesmo exigem uma análise profunda sobre os efeitos que vão provocar.

É essa análise, com todas as suas implicações positivas e negativas e a consideração de alternativas que, no que respeita a um aeroporto na Ota, julgamos não estar completa.

Porto e Palácio da Bolsa
em Maio de 2000