

4/2/2019

Somos todos idiotas

Há muitos anos que acompanho e colaboro, com prazer e entusiasmo, este interessante projeto da revista Transportes, a que em boa hora o José Limão (com quem fui construindo uma excelente relação, de respeito e simpatia até à amizade) decidiu abraçar e dedicar-se. Na grande maioria dos temas que foram abordados ao longo destes anos, estivemos de acordo ou, pelo menos, em concordância quanto aos princípios a seguir, os objectivos a alcançar e os valores a respeitar, apesar de termos partido de posicionamentos distintos no que respeita ao papel do Estado e da iniciativa privada ou de opiniões diferentes quanto ao carácter mais ou menos reformista dos partidos do nosso espectro político. Tal resultou sobretudo de ambos sermos convictos defensores do que se designa por interesse público e darmos especial atenção aos problemas dos mais fracos e desprotegidos. Além de que sempre estivemos dispostos a reconhecer o erro quando nos enganámos.

Compreendo as posições públicas do José Limão em relação à assinatura do acordo entre o governo e a VINCI, no âmbito do reforço das infraestruturas aeroportuárias da Área Metropolitana de Lisboa. Mas, precisamente por tudo o que antes referi, não posso deixar de manifestar aqui as minhas objecções de fundo.

Para quem há tanto anos esperava por uma decisão sobre o problema; depois do anterior governo ter assinado um contrato de concessão ruinoso com a VINCI aquando da privatização da ANA; numa situação em que o aperto das finanças públicas só não existe na propaganda política, e com o aeroporto de Lisboa a rebentar pelas costuras e com um serviço a degradar-se dia a dia (apesar dos sucessivos aumentos das suas taxas e dos lucros anuais do concessionário), ter-se encontrado uma alternativa que pode dar resposta a curto prazo, sem encargos diretos para o Estado, seria sempre de saudar. Foi esse o aspecto principal que o nosso diretor relevou. Só que...

Será que neste meio século andámos todos a comportarmo-nos como idiotas¹?

Quando há 50 anos o chefe do governo nomeou uma entidade para concretizar um novo aeroporto para Lisboa (o NAL), tratava-se de uma mera quimera do regime, ou era uma questão a que era necessário dar resposta? Marcello Caetano não era um perdulário das finanças públicas – aliás muito depauperadas por anos de guerra colonial – nem tão pouco um timorato e optimista impenitente. Pelo contrário. Se a construção de um NAL se impunha era por razões objectivas e inultrapassáveis: a cidade tinha crescido e o aeroporto estava agora no meio dela e sem possibilidade de expansão física, sendo então a causa de impactes negativos que começavam a afectar a população da capital, enquanto os riscos

associados a possíveis acidentes aumentavam na proporção do crescimento do tráfego e da área urbana, não só já na cidade mas também numa AML com pouco mais de milhão de habitantes.

Com a Revolução de Abril e as inerentes convulsões políticas, sociais e económicas, a solução do problema ficou a aguardar melhores dias, só sendo retomada nos anos 1990 e, de novo, no início deste século. Atualizaram-se então os anteriores estudos e foram realizados novos, dado que a AML estava agora com mais de 2,5 milhões de habitantes, os congestionamentos do aeroporto e os seus impactes negativos eram evidentes, o seu tráfego não parava de aumentar – tendo aliás superado todas as previsões nos últimos cinco anos – e a necessidade de o integrar numa rede de acessibilidades terrestres de maior capacidade e alcance geográfico era notória. Das várias localizações estudadas, Rio Frio (a localização resultante dos estudos dos anos 1970) foi descartada por razões que algum dia se conhecerão em pormenor. Sobrou o Campo de Tiro de Alcochete, e para essa localização foram desenvolvidos todos os estudos e obtidas as aprovações necessárias à sua realização. Não penso que tivesse sido a melhor solução, mas não há aqui espaço para expor os porquês. A quase bancarrota em que o país mergulhou em 2011, impediu a concretização do projeto e assim chegámos à situação de aperto em que nos encontramos. Perante isto, que fazer?

Nos três anos que tem este governo, teria havido tempo para se estudarem e avaliarem alternativas: uma de curto prazo, para responder à emergência do esgotamento de capacidade do atual aeroporto (e aí a pista do Montijo poderia ser uma solução, como o poderia ser a de Alverca); e outra de médio e longo prazo, retomando a análise de outras localizações, liberta de fundamentalismos ambientalistas e, sobretudo, da pressão dos donos da herdade de Rio Frio, entretanto falidos. Em vez disso, o governo atual preferiu entregar a solução do problema a uma empresa privada que entretanto passou a ser concessionária dos aeroportos portugueses por 50 anos, como se uma infraestrutura estratégica como esta pudesse ser equacionada segundo a lógica do maior lucro no menor tempo possível².

Ora é precisamente isto que se critica. A “solução” encontrada passa por aumentar para o dobro o tráfego aéreo – e ainda mais o terrestre gerado – no atual aeroporto, com todos os inconvenientes que isso comporta, tanto ao nível dos impactes na cidade e na sua população, como em relação às consequências associadas e um hipotético acidente. Além de que se perdeu (por 50 anos?) a oportunidade de se construir um moderno aeroporto de raiz, sem os constrangimentos do atual e devidamente integrado nas redes nacionais e ibéricas de acessibilidades terrestres. Por outro lado, para se conseguir concretizar esta “solução”, ter-se-á de atamancar as acessibilidades terrestres e esquecer definitivamente o desenvolvimento de uma verdadeira cidade aeroportuária, que tanta falta faz à margem sul e

ao reequilíbrio da AML. Valerá a pena? Para a VINCI, sem dúvida que sim. E para o país?

NOTA: O autor não escreve segundo as regras do Acordo Ortográfico

¹ Idiota: provém do grego “idiotês”, que significava leigo numa profissão ou ignorante. Atualmente designa quem se mostra incapaz de coordenar ideias ou quem denota estupidez.

² Em seis anos de concessão a VINCI já recuperou mais de 20% do investimento e, a manter-se a tendência de crescimento do tráfego e o aumento das taxas aeroportuárias, é previsível que o recupere integralmente em metade do período da concessão.

por Fernando Nunes da Silva

Por:

Fonte: