

"AEROPORTO DA PORTELA + 1" - AVANÇOS E RECUOS

DNOTICIAS.PT - Texto publicado a 10 de Novembro de 2011

Autor Catanho Fernandes

As últimas notícias sobre uma eventual nova infra-estrutura aeroportuária nacional, em que volta a assumir grande destaque a solução 'Aeroporto da Portela + 1' para solucionar os problemas da saturação de tráfego no actual Aeroporto Internacional de Lisboa, recuam, pelo menos, quatro anos. Já tínhamos ouvir falar disso em 2007, no auge da discussão das alternativas para a capital portuguesa.

No último decénio a questão da malha aeroportuária comercial no território nacional tem sido uma discussão recorrente, sobretudo da parte do Executivo da República, que não tem sido capaz de definir um plano, nem arquitectar um projecto convincente que aproveite as valências nacionais, adaptadas às necessidades e características de cada zona, adequando os aeroportos existentes às necessidades de tráfego de cada uma das regiões. Mesmo tendo em conta a activação de aeródromos regionais de segunda linha que possam ter alguma importância para o crescimento da actividade económica local.

O último 'elefante branco' nasceu em Beja. A obra de adaptação da Base da Força Aérea Portuguesa demorou muito tempo a ser feita, o projecto foi uma manta de retalhos, desenhado e programado para agradar a clientelas políticas alentejanas, com custos incríveis, e agora entregue à ANA, Aeroportos de Portugal, com a obrigação de o gerir. Resultado: não tem tráfego, não criou emprego, não está a gerar riqueza, sendo antes um pesadelo para quem tem agora a obrigação de o gerir e de absorver os custos de uma infra-estrutura aeroportuária que não foi promovida como deveria ser, nem correspondeu a uma necessidade de tráfego.

Com Lisboa o cenário é conhecido. Arrasta-se desde quando, há muitos anos, um governo de pendor social-democrata se lembrou que a nova infra-estrutura poderia desenvolver-se na Ota, a cerca de 40 quilómetros do centro de Lisboa. Os estudos feitos então mostraram algumas limitações na operacionalidade da solução. Não apareceu dinheiro para seguir adiante e a ideia hibernou numa gaveta do Ministério das Obras Públicas e Transportes. Entretanto, começou a especulação imobiliária, a compra de terrenos por parte de individualidades ligadas ao aparelho de Estado que acreditavam na solução e até de pessoas ligadas profissionalmente às companhias aéreas que sonhavam já em mudar-se para a área da Ota.

Passados alguns anos, chegaram os socialistas ao poder e o projecto foi desenterrado. Seguiu-se um braço de ferro que se arrastou por cerca de dois anos, em 2006 e 2007, em que os técnicos conseguiram demonstrar a um governo teimoso que a melhor solução seria deslocalizar toda a infra-estrutura de Lisboa para a zona de Alcochete, na outra margem do Tejo, onde hoje está o campo de Tiro da Força Aérea Portuguesa (FAP). Mas já nesse debate, que assumiu foros de tema nacional prioritário, diversos sectores de actividade e associações de classe, mais com os pés no chão, e fora do 'grupo dos empreiteiros' que sempre se mexem bem nos corredores ministeriais, achavam que a melhor solução seria o 'Aeroporto da Portela + 1', tendo então tomado destaque a hipótese de colocar um dos três aeroportos militares da zona de Lisboa - Montijo, Alverca e Sintra - no lugar do +1. Há estudos feitos, alguns bem explícitos e descritivos das vantagens e desvantagens de qualquer uma das opções. Passaram-se quatro anos, e agora que não há dinheiro para seguir com a opção Alcochete, o Governo da República opta por criar uma nova comissão para estudar qual dos três aeroportos é o que melhor serve para a opção.

Não sou técnico de aeroportos, mas pelo que conheço e tenho lido, e conheço alguns desses estudos de forma exaustiva, quase que aposto que Sintra é a hipótese melhor e mais consistente. Montijo e Alverca interferem com o tráfego da Portela e um crescimento de movimento num desses aeroportos, todos na zona do Tejo, em nada beneficiará a operacionalidade da Portela.

O Governo deu um prazo de um ano a uma nova comissão de trabalho que vai estudar a questão. Mais um ano. O NAL - designação de uma entidade criada há quatro anos para gerir as questões relacionadas com o Novo Aeroporto de Lisboa - existe desde 2007, com uma estrutura de pessoal e orçamento autónomo. Está na lista das instituições com morte anunciada, vítima da redução das despesas públicas.

A questão aeroportuária é uma questão nacional. A solução que for adoptada em Lisboa terá influência directa nas nossas vidas enquanto passageiros do transporte aéreo neste País. A linha aérea Lisboa-Madeira é a mais importante linha aérea no todo nacional e a linha de mais tráfego da maior companhia portuguesa, de capital totalmente público. É a linha doméstica e europeia que deixa mais taxas nos aeroportos nacionais. Não podemos ficar indiferentes a este descarregar de responsabilidades e adiar de soluções. E como terra turística, com necessidade de escala em Lisboa de milhares de turistas por ano, a Madeira vê-se na obrigação de sugerir que as decisões tomadas devem ter em conta a sensibilidade do sector e o conforto dos passageiros que se destinam às ilhas, além do mero negócio ocasional que a cidade de Lisboa faz com uma ou duas companhias de baixo custo que, certamente, serão muito úteis para os hoteleiros lisboetas enquanto durar o subsídio (travestido de incentivo para aplicar em acções de marketing e promoção) que lhes for atribuído...