

A OTA – O NÓ CEGO DO SISTEMA DE TRANSPORTES

Apesar das duas décadas de análises sobre as futuras infraestruturas aeroportuárias da região de Lisboa nenhum português pode ficar tranquilo com a recente encenação promovida pelo Governo para anunciar a opção pela OTA.

Quem conhece o historial desse processo, com todas as contradições, incoerências, determinismos que o caracterizaram, quem conhece bem situações similares no estrangeiro, ou as opiniões de conceituados especialistas, não pode deixar de se inquietar perante a decisão anunciada no meio de um acto de propaganda que faria inveja ao Estado Novo.

Razão tem o importante sector económico do turismo por se interrogar, bem como os representantes de outras actividades económicas. Espero que os Operadores do Transporte Aéreo, que parecem estar a amaciar as suas posições por pressão do Governo, se não venham a arrepender.

Terá sido a capacidade máxima da Portela e o seu tempo de vida bem avaliado, exigência imperiosa face ao volume de investimentos realizados ao longo dos anos, ao investimento que está a ser feito na melhoria da sua acessibilidade através do metro e consequente melhoria da sua articulação modal, à sua clientela maioritária proveniente ou destinada aos Concelhos de Lisboa e de Cascais e à próxima construção da nova rede de alta velocidade? Tenho a certeza que não. Uso apenas aqui o argumento que conheço melhor - o dos transportes. A simples melhoria da articulação modal do aeroporto da Portela com o transporte ferroviário (serviço alfa e intercidades) e com a rede de expressos, vai fazer funcionar a complementaridade e retirar tráfego ao aeroporto. Mas a entrada em funcionamento da nova rede de alta velocidade vai retirar uma parte significativa, em permanência, de procura à Portela, tanto maior quanto melhor for a articulação por transporte público entre o aeroporto e a futura estação central. Lisboa – Madrid entrará em funcionamento em 2013 (2010 a partir de Badajoz). Lisboa – Porto em 2015, diz o Governo. A experiência de outros Países demonstra que a ligação aérea entre Lisboa e a capital do Norte definhará no próprio ano que o comboio de alta velocidade iniciar o serviço e que cerca de 80% da procura de transporte aéreo entre as duas capitais peninsulares se transferirá para o comboio em 2013. Estando Madrid já ligada, por essa altura, por comboios de alta velocidade com quase todas as principais cidades da Espanha outras rotas do transporte aéreo a partir de Lisboa sofrerão rumbos significativos.

O funcionamento simultâneo da Portela e do Montijo foi seriamente ponderado? Estou convencido que não. No estudo feito pela ANA em 1994 está lá demonstrada a sua viabilidade. Os custos adicionais de exploração, irrisórios embora face ao investimento imediato num novo aeroporto, podiam ainda assim ser reduzidos se o aeroporto fosse especializado em voos internos ao espaço shengan (regiões autónomas, charters e low cost). A ADFER entende que a saída de Lisboa dos comboios de alta velocidade se deveria fazer por um troço comum, exclusivo de passageiros, ligando Chelas/Olaias ao Montijo, o qual poderia suportar as ligações a Madrid, ao Porto e ao Algarve, um Shuttle entre a Portela e o Montijo e um suburbano até ao Pinhal Novo. É fácil compreender como essa articulação ferroviária entre as duas infraestruturas aeroportuárias criaria potencialidades e durabilidade ao sistema de transporte aéreo da região de Lisboa, adiando-se por muitos anos a necessidade de um novo aeroporto. Eu vi alguns especialistas que intervieram no acto de propaganda do Governo, quando afloraram este cenário, correr como cães por vinha vindimada.

A análise do território que condiziu à recente escolha da Ota foi criteriosa e séria, isto é global à luz da realidade de hoje? Entendo que não. Há três momentos marcantes no

processo da escolha da localização de um novo aeroporto para a região de Lisboa. O primeiro ocorre ainda no tempo do Estado Novo. Parte de um conjunto vasto de hipóteses, todas localizadas na margem esquerda ou a Sul do Tejo para concluir, à luz da realidade da época, que a nova infraestrutura se devia situar entre o Porto Alto e o Rio Frio. Esta análise, datada embora, merece-me toda a credibilidade. A seguir o Conselho Aeronáutico decide que essa infraestrutura se situe no Rio Frio.

Um segundo momento relevante acontece quando Ferreira do Amaral incumbe a ANA de comparar as soluções de Rio Frio, OTA e Montijo, neste caso com duas alternativas, uma com as pistas no sentido Norte – Sul (Montijo A) e outra no sentido Este – Oeste (Montijo B). O então Ministro tinha em marcha a construção da Ponte Vasco da Gama (uma opção correcta) e pretendia comprovar as valias do Montijo para novo aeroporto. O estudo, feito por especialistas, prova que uma das localizações - Montijo B – é a melhor das quatro opções. A encomenda do estudo é controversa por partir de um conjunto de opções excessivamente limitada à luz da realidade da época (novas acessibilidades, ocupação demográfica, turismo, etc) e pelo seu determinismo, mas devia ser lido atentamente pelos *opinion makers* pois contém as respostas, dadas por especialistas, para quase todas as interrogações que se colocam sobre a recente decisão anunciada. Na comparação que aí se faz entre a Ota e as outras localizações, para uma dúzia de critérios, em todos excepto num a Ota é classificada como a pior das opções. Mesmo no critério ambiental, incluindo o risco de colisão com aves, aspecto que foi decisivo alguns anos depois na comparação desses locais, a Ota é considerada pior que o Rio Frio.

Um terceiro momento inicia-se com o então Primeiri Ministro a declarar, por ocasião da inauguração da Ponte Vasco da Gama que a grande obra do seu Governo seria o Novo Aeroporto de Lisboa. Para acelerar a decisão o Ministro Cravinho manda comparar a Ota e o Rio Frio. Com os estudos a meio alguém conclui que nos aspectos ambientais, mormente no risco de colisão com aves, a Ota era menos má que o Rio Frio e o Governo agarra essa janela de oportunidade para decidir. Tudo aconselhava que se caminhasse com sabedoria, sem precipitações nem manipulações, na análise desta necessidade. Que se partisse de um conjunto vasto de opções e se considerassem todos os critérios hoje válidos par se concluir com segurança. Alguém será capaz de explicar porque é que tendo o País, na margem esquerda do Tejo, um vasto território plano, demograficamente livre, em boa parte domínio público, muito mais próximo do centro de Lisboa, facilmente servido pela futura rede de alta velocidade, se vai construir um aeroporto na Ota, que não tem possibilidades de expansão, que exige a movimentação de cerca de 50 milhões de metros cúbicos de terra – o equivalente a um muro com um metro de espessura e dez metros de altura que unisse o Porto a Faro – e com muitas outras restrições cuidadosamente camufladas?

Poderá a Ota ser servida pela futura rede de alta velocidade? Pode, mas a que preço! O aeroporto na Ota vai acabar por exigir duas entradas em Lisboa da Nova Rede, a proveniente do Porto, via Ota e a de Madrid e Algarve via estuário do Tejo, O que seria desnecessário se o futuro aeroporto se situasse, por exemplo, no actual Campo de Tiro de Alcochete. O aeroporto na Ota vai assim agravar os custos da futura rede de alta velocidade em cerca de mil milhões de euros. Além disso vai inviabilizar a existência no novo eixo Lisboa – Porto de uma estação que sirva a Comunidade Urbana do Oeste, ou que esse eixo, seguindo para Norte pela margem esquerda do Tejo, tenha custos mais favoráveis.

Poderá a Linha do Norte ser o suporte de funcionamento de um shuttle entre a Ota e Lisboa? Concluimos que não.

Das centenas de comboios que hoje diariamente percorrem a Linha do Norte, designadamente a Sul da Azambuja, apenas um número muito pequeno – uma dezena e meia – será suprimido com a entrada em funcionamento do novo eixo de alta velocidade. Foi a pressão da procura que levou à quadruplicação de alguns troços da linha do Norte e foi a mesma razão que levou à compra de automotoras de dois pisos para o suburbano da Azambuja. Mesmo assim não está resolvido o estragamento entre Alverca e Vila Franca de Xira onde a quadruplicação não foi feita pelo custo elevadíssimo que implica.

A utilização de duas das quatro vias da linha do Norte para fazer, em exclusividade, um shutle para a Ota é totalmente irrealista, mesmo com o troço referido quadruplicado. Asfixiaria o serviço normal da Linha do Norte. Destruiria o suburbano da Azambuja cuja procura crescerá ainda mais se o novo aeroporto se fizer na Ota.

Um comboio expresso entre a Ota e Lisboa utilizando normalmente a Linha do Norte e o ramal entre o citado aeroporto e Vila Nova da Raínha, que a Refer estudou, isso sim é possível.

O shutle poderia funcionar na própria linha de alta velocidade se o aeroporto se situasse a menos de 15 Km da estação central, como se preconiza para o Montijo, também válido para Alcochete. Mas para uma distância de quase 50 Km é impensável.

A Ota, a concretizar-se, será um nó cego de todo o sistema de transportes.

Arménio Matias

(Presidente da ADFER e ex Administrador da CP e da RAVE)