



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

A Terceira Travessia do Tejo
Sessão promovida pela ADFER
Intervenção do Deputado Bruno Dias (PCP)
Sociedade de Geografia de Lisboa, 18-05-2009

I

Quero começar por agradecer à ADFER o convite que me dirigiu para participar nesta sessão, e cumprimentar a participação de todos os presentes.

Permitam-me, antes de mais, duas breves referências em jeito de ponto prévio.

Esta iniciativa conta com a presença de muitos e bons técnicos – da área da engenharia, da área da mobilidade e dos transportes, entre outras. É natural que o contributo e a reflexão de cada um se baseiem na sua própria experiência e área de conhecimento. Mas isso não deve (não pode) transformar ou restringir este debate a uma discussão de ordem técnica. Caso contrário não faria sentido eu estar aqui.

Esta tem de ser uma discussão ou uma abordagem de carácter estratégico, acerca de opções políticas, em que a fundamentação técnica constitui um elemento – um elemento fundamental, mas um elemento que não se contrapõe, antes se insere no processo de decisão política.

Gostaria ainda de sublinhar que infra-estruturas tão importantes como estas têm que ser pensadas a longo prazo – naturalmente que sob o ponto de vista da mobilidade, mas desde logo na óptica do desenvolvimento de uma região e de um país.



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Está em causa uma política de ordenamento do território, uma estratégia de desenvolvimento económico e está em causa o modelo de desenvolvimento que queremos consagrar. E está em causa (sempre!) a necessidade imperiosa de salvaguardar a defesa do interesse público.

Ora, esta observação levanta desde já uma primeira questão que eu gostaria de abordar, e que infelizmente tem sido muito pouco referida nestas discussões:

II

O modelo de negócio e as opções pelas “*parcerias público privadas*”.

A experiência de Portugal neste domínio, nos últimos 15 a 20 anos, é pouco menos que trágica, do ponto de vista da defesa do interesse público, da boa gestão dos recursos públicos, da definição de políticas de serviço público.

Os Governos, os governantes, os responsáveis políticos que rotativamente se vão sucedendo até agora, têm insistido numa linha política de favorecimento e fomento da actividade e dos resultados dos grupos económicos.

E temos que retirar lições e ensinamentos destas experiências. O diagnóstico vai sendo feito e aprofundado e as conclusões são invariavelmente as mesmas – nas concessões e nas *PPP* destes empreendimentos, a concessionária sai sempre a ganhar, o Estado sai sempre a perder. Veja-se a este propósito o que consta dos relatórios de auditoria do Tribunal de Contas, publicados em 2000 e 2001 sobre o contrato com a Lusoponte (mas também com a Fertagus, por exemplo, em 2002).

Trata-se de situações verdadeiramente escandalosas. Só com os cinco Acordos de Reequilíbrio Financeiro estabelecidos entre o Estado e a Lusoponte, já depois de entrar em vigor o Contrato de Concessão, o montante



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

atribuído àquela empresa – e citamos o relatório do Tribunal – «traduziu-se numa mais-valia para esta» (!), equivalente a 909 milhões de euros a preços constantes, ou 1502 milhões de euros a preços correntes!

É isto que temos! É esta a realidade concreta destas *parcerias*, com a entrega destes projectos aos interesses privados. Não vale a pena continuar a dizer que “da próxima é que vai ser”...!

Augusto Mateus já aqui citou (e bem) o péssimo exemplo da intervenção na Linha do Norte. Eu gostava de citar um bom exemplo: a Linha do Sul. Na primeira, “repartida” por empresas privadas de vários países, gastou-se rios de dinheiro numa obra que nunca chegou ao fim; na segunda, inteiramente assumida, projectada e coordenada pela REFER, a obra foi concluída sem sobressaltos, cumprindo a calendarização e o orçamento que estavam definidos – e demonstrando a falsidade dos dogmas da supremacia dos grupos privados face ao sector público.

III

Quanto às questões suscitadas neste debate relativamente a opções de traçados e corredores da Terceira Travessia, seus usos e valências, etc., há uma pergunta que considero como um ponto de partida incontornável nesta discussão: Para que queremos esta ponte?

A primeira resposta só pode ser uma: para potenciar o desenvolvimento.

Temos que considerar nesta matéria que o que está em causa é a Área Metropolitana de Lisboa, cidade região de duas margens, polinucleada, que se projecte e projecte o País no contexto internacional, no contexto europeu e mediterrânico, no contexto ibérico. A AML deve consolidar-se como motor do desenvolvimento nacional. Deve evoluir de uma condição de região polinucleada para a condição de região policentrada.



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

O que é indispensável é potenciar as condições e as possibilidades que existem neste território, e não ignorar ou adiar essas possibilidades.

Por exemplo, está em causa a transformação de território designado como “*brown field*” (antigas áreas industriais), concretamente a potenciação da estratégia de requalificação já apontada no Projecto “Arco Ribeirinho Sul”.

De tudo isto resulta a visão estratégica que deve presidir à opção pelo corredor desta travessia.

Permitam-me aliás que apele à memória (que não pode ser curta), e vos chame a atenção para uma ideia:

IV

A ponte rodo-ferroviária Barreiro/Chelas não devia ser a “Terceira Travessia do Tejo”.

Pela simples razão de que devia ter sido a segunda!

De facto, há muito tempo que essa opção devia ter sido tomada, em vez de dar lugar à decisão que resultou na construção da Ponte Vasco da Gama. E estamos hoje a pagar pelas decisões tomadas há quinze anos (com o Governo PSD/Cavaco Silva), e pelas opções adiadas há dez (quando o Governo PS/António Guterres colocou este projecto *na gaveta*).

Ora, um erro não se resolve com outro erro. Muito menos se deve esquecer, omitir ou escamotear que ele foi cometido.

Seguramente que grande parte das divergências de opiniões e pontos de vista poderão radicar na questão do papel estratégico deste projecto.

Há uma pergunta que pode ser feita a este propósito:

Se não houvesse Novo Aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete, esta nova travessia seria necessária?



PARIDOCOMUNISTAPORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Alguns responderão que não. Eu digo que sim.

E podemos ir ainda mais longe: e se não houvesse linha de Alta Velocidade Ferroviária Lisboa/Madrid?

Novamente, alguns dirão que não. Eu volto a dizer que sim.

A razão é muito simples. A questão central é que esta travessia do Tejo é acima de tudo uma oportunidade. Uma oportunidade para “fazer território”, para definir e consolidar vocações – e para tomar medidas e acções concretas para a sua requalificação.

Perguntarão alguns dos presentes porventura: mas porquê essa importância toda de optarmos pela ponte Chelas/Barreiro, se a opção pelo corredor Beato/Montijo só representa um acréscimo de 3 ou 4 minutos, e as pessoas rapidamente chegam ao Barreiro na mesma?

É que, para nós, uma Ponte não serve só para nós podermos chegar mais depressa a um destino. Seja o Barreiro, seja Madrid, seja o Novo Aeroporto.

Devemos ter em conta os benefícios de uma infra-estrutura deste tipo, não apenas para uma área restrita (e muito menos numa óptica restrita), mas sim numa perspectiva o mais abrangente possível. Repito: está em causa uma perspectiva estratégica do desenvolvimento. Por isso afirmamos que a opção pela ponte rodo-ferroviária Chelas/Barreiro é a opção que melhor responde a este desafio que se coloca à Área Metropolitana de Lisboa.

V

Podemos aliás analisar a questão da acessibilidade ferroviária que tem sido suscitada, e reflectir sobre esse acréscimo de 15 km que a Ponte Barreiro/Chelas significa, segundo o documento da ADFER, para chegar ao Novo Aeroporto de Lisboa.



PARIDOCOMUNISTAPORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Salvo melhor opinião, esses 15 km a mais poderão representar qualquer coisa como 7 minutos no tempo de viagem.

Ora, a mesma pergunta que se colocava sobre a diferença de 3 minutos no tempo de viagem até ao Barreiro (pelo corredor Beato/Montijo) ... não se poderá colocar também em relação aos 7 minutos que temos de diferença para chegar (pelo corredor Chelas/Barreiro) até ao Novo Aeroporto de Lisboa? Isto é: estes 7 minutos são assim tão incomparavelmente decisivos perante a diferença de distâncias entre os corredores?

Vejamos aliás, no quadro da integração da Terceira Travessia do Tejo na rede de Alta Velocidade Ferroviária, a questão da linha de Alta Velocidade Lisboa/Porto e as opções de corredor (margem esquerda vs. margem direita). Vamos admitir que o Governo decide analisar estas alternativas de corredores e traçados. E admitamos até que chega à conclusão que é essa a solução melhor: atravessando o Tejo, passando junto ao Novo Aeroporto de Lisboa e seguindo para Norte.

Nesse caso, pode-se perguntar: essa possibilidade pode ou não ser tecnicamente estudada, no quadro de um corredor que passasse pelo Barreiro? Será que estamos a falar de uma diferença de muito mais que 10 minutos (ou 12, em comboios pendulares num patamar de 250 km/h) no tempo total de viagem entre o Porto e Lisboa?

Deixo estas interrogações para vossa reflexão.

VI

Outra questão que se tem colocado é a da acessibilidade por transporte público na área nascente do Arco Ribeirinho Sul.



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Trata-se sem dúvida de uma preocupação justa, mas que pode e deve ser respondida com uma solução que hoje ganha nova importância – o Metro Sul do Tejo, em todo o Arco Ribeirinho.

É aliás uma razão acrescida e reforçada para que se estude e prepare este projecto, não apenas para a sua ligação ao Lavradio (tal como está hoje considerado pelo Governo), mas sim mais além, avaliando a sua continuidade até ao Montijo, a Alcochete, ao Novo Aeroporto.

Por outro lado, há também um aspecto desta proposta de ligação Beato/Montijo/Barreiro que tem sido pouco estudado, e que tem a ver com o impacto para a zona ribeirinha naquela área da Margem Sul do Tejo.

Evidentemente que uma ponte que amarra na península do Montijo não tem impacto no Barreiro. Mas a ponte Montijo/Barreiro, que faria o fecho da travessia deve exigir uma outra ponderação. Teríamos uma *1.ª circular* sobre a água, entre as pessoas e o Rio, perfilando o arco ribeirinho na frente dos núcleos urbanos do Montijo, da Moita, da Baixa da Banheira e da Lavradio., com a circulação constante de tráfego automóvel e ferroviário?

Estes são também aspectos que podem ser considerados na vossa reflexão.

VII

Um argumento que tem surgido nesta discussão assenta na ideia das diferenças entre os custos da obra, e a poupança que supostamente podemos conseguir com outras soluções para a TTT em vez da ponte rodo-ferroviária Barreiro/Chelas.

Mas relativamente a essa matéria, há um aspecto que não tem sido (ou que tem sido pouco) evidenciado.



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

É que, com essas outras opções para a travessia (em ponte, ou até principalmente em túnel) o que se coloca é uma travessia apenas ferroviária. Basicamente é esse o cenário que tem sido defendido por alguns técnicos aqui presentes: ligação ferroviária até ao Novo Aeroporto (a partir do Beato ou de Alverca, por exemplo) e ligação rodoviária entre Algés e a Trafaria.

De resto, é um facto incontornável que o Novo Aeroporto de Lisboa veio trazer a exigência de uma nova travessia rodoviária. Essa foi aliás uma conclusão do Relatório do Laboratório Nacional de Engenharia Civil sobre o Novo Aeroporto. Mas neste cenário, as duas novas travessias do Tejo seriam feitas separadamente.

E quando se coloca o problema do tráfego automóvel na travessia do Tejo, na perspectiva das restrições à “entrada de automóveis em Lisboa”, eu gostava apenas de recordar que (segundo os números da Estradas de Portugal SA, relativos ao Tráfego Médio Diário Anual das entradas rodoviárias em Lisboa) em cada quatro veículos que aqui chegam, só um vem da Margem Sul do Tejo. E recordar, já agora, que também se pode atravessar o rio para entrar na Península de Setúbal – e não apenas na época balnear!

Fica portanto a dúvida: quando se fala nos “custos acrescidos” da ponte rodo-ferroviária Barreiro/Chelas, a comparação é feita relativamente a que alternativa? Um túnel... ou dois?

VIII

Para terminar, permitam-me deixar dois apontamentos sobre opções a tomar, algumas das quais com uma influência decisiva não apenas para estes projectos mas para o futuro da nossa economia e do nosso país.

Em primeiro lugar, para sublinhar alguns aspectos que importa estudar com rigor e decidir com sensatez: designadamente (e não necessariamente por



PARIDOCOMNISTAPORTUGÊS
Grupo Parlamentar

ordem), a questão da rede de acessibilidades rodoviárias e ferroviárias e a sua inserção em “malha fina”, nas duas margens e nas redes actuais; a localização, vocação e configuração das estações e interfaces e sua articulação com o transporte público, incluindo o Metropolitano de Lisboa; a questão do Metro Sul do Tejo, do transporte fluvial e da sua expansão e desenvolvimento; a questão dos impactos sobre a actividade portuária, e das novas actividades portuárias que podem ser lançadas em novos locais; e naturalmente também a questão dos corredores e traçados e velocidades na Rede Alta Velocidade Ferroviária.

Finalmente e mais importante ainda, quero destacar alguns aspectos cruciais e estratégicos que é indispensável repensar o quanto antes, e exigir nessas matérias a alteração de opções políticas.

Já referi no início, por isso não vou repetir, as preocupações de fundo perante questões de importância fulcral ao nível do modelo de negócio em que assentam estes projectos.

É absolutamente indispensável que se assuma o compromisso de defender com toda a determinação o interesse público e o interesse nacional nestes processos – e isso significa antes de mais pôr em causa estes modelos de *parcerias público privado*.

Significa consagrar uma política diferente, que considere de outra forma o papel da CP e da REFER, e o contributo que estas empresas podem e devem dar nestes processos e nestes projectos. Significa afinal definir a sua intervenção na coordenação, no projecto, na obra e na exploração destes serviços.

IX

E já que se falou aqui do Novo Aeroporto de Lisboa, não podemos deixar de sublinhar que um dos aspectos mais graves em todo o processo que



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

lhe diz respeito, senão o mais grave, é a perspectiva da privatização da rede aeroportuária nacional.

É que o Governo pretende associar a privatização de uma importante empresa pública, a ANA Aeroportos, à construção do Novo Aeroporto, criando nos portugueses a ilusão que o país garante uma nova infra-estrutura sem custos para Estado quando, na verdade, o que vai acontecer é a perda de receitas e de capacidade de investimento nas restantes infra-estruturas aeroportuárias, com a transferência de património público a favor dos interesses do grande capital nacional e estrangeiro.

E no que se refere à ANA, que sempre teve um excelente desempenho, com resultados económicos e financeiros crescentemente positivos, nós reafirmamos que não há nenhuma razão, quer no plano financeiro, quer económico ou político, que justifique a sua privatização.

X

Estamos a falar de empresas e de estruturas (seja ao nível do transporte ferroviário, seja do transporte aéreo) com um património de capacidade instalada, de qualidade e de valia técnica que não pode continuar a ser menosprezado e ignorado pelo poder político – nem atacado pelo poder económico. Estão em causa o interesse público, o interesse nacional e a própria soberania nacional.

Também é disto que falamos quando falamos de investimentos e infra-estruturas estratégicas para o desenvolvimento. Trata-se de opções verdadeiramente decisivas, que não podemos deixar de discutir e (re)pensar.

São estes alguns dos desafios que se colocam perante o país. Saibamos então construir e prosseguir os melhores caminhos para o futuro.

Muito obrigado pela vossa atenção, e bom debate.