



OS 8 MITOS ADMITIDOS PELO RELATÓRIO DA CTI E RECOMENDAÇÕES PROPOSTAS

Nota prévia

Por iniciativa do OPET – *Observatório da Prospectiva Engenharia e Tecnologia* - e da APMEP – *Associação Portuguesa dos Mercados Públicos* – constituiu-se no passado dia 12 de dezembro Think Tank de interessados sobre a problemática relativa ao novo Aeroporto de Lisboa. Para além de incluir na sessão realizada nesse dia especialistas convidados nos diferentes temas relevantes abriu-se a possibilidade de inscrições abertas até ao máximo de 30 participantes. Na sequência deste processo e tendo em conta os contributos recebidos foi possível acordar no documento que agora se apresenta publicamente esperando contribuir para o debate relativo a este tema adiado desde há muito. Este documento é subscrito pelo Grupo Coordenador e por muitos outros colegas, designadamente, António Coutinho, Gonçalo Areia, Gonçalo Marques Mendes, Henrique Neto, João Pessoa e Costa, Marçal António Alves, Orlando Ferreira e Sérgio Palma Brito.

Luís Valadares Tavares

Professor Catedrático Emérito do IST

Professor Catedrático da Universidade Lusíada

Lisboa, 5 de janeiro de 2024

1 | OS 8 MITOS

1º - Embora as previsões da taxa de crescimento anual de tráfego aéreo tenham vindo a reduzir-se ao longo dos anos por motivos bem conhecidos, a taxa de crescimento anual em número de passageiros admitida pela CTI é muito superior à que resultará até 2050 pelo Eurocontrol (0,8%/ ano para o tráfego aéreo, relativamente a Portugal) pelo que o número de passageiros previstos pela CTI para Lisboa em 2050 ultrapassa 80 M/ ano em vez de menos de 45 M / ano obtidos pela previsão do Eurocontrol. A CTI também adota taxas exageradas para prever o tráfego até 2086 o que deve ser exemplo único de capacidade de previsão!

Infelizmente, estas previsões não têm qualquer realismo pois as metas do Pacto Ecológico, a evolução demográfica e outros fatores bem estudados pelo Eurocontrol justificam que esta organização bem respeitada estime em 0,8% /ano a taxa de crescimento anual do tráfego aéreo para Portugal. Consequentemente, as previsões da CTI quase duplicam tais previsões credíveis. Quanto a 2086, não se conhece nenhum outro estudo que ouse adotar este horizonte atendendo às incertezas evidentes pelo que a originalidade da CTI é singular a nível internacional.

Mais de 1/3 das nossas auto-estradas não tem tráfego que as justifiquem o que gera pesados custos para todos e tem prejudicado a coesão territorial. Vamos repetir o erro?

2º - Toda a procura de transporte aéreo turístico para Lisboa que venha a existir deve ser aproveitada e contribui para a qualidade do desenvolvimento da Região de Lisboa e do país.

É senso comum que o crescimento do tráfego turístico deve ser equilibrado com as possibilidades reais da região, e, em especial, da cidade de Lisboa, de modo a preservar a sua identidade cultural, patrimonial e funcional adaptando os fluxos turísticos às capacidade dos seus serviços de modo

a evitar a sua descaracterização tal como já acontece em algumas áreas centrais como o Chiado.

As cidades que caíram nesse erro estão a corrigir a situação tal como Amesterdão onde se pretende, não construir mais pistas, mas sim reduzir o tráfego . Vamos desvalorizar a nossa qualidade de vida e a própria valia turística desvalorizando a própria qualidade do destino Lisboa?

3º - O interesse público é aquele que é definido pela CTI.

Pelo contrário, é essencial colher a opinião dos autarcas eleitos, dos cidadãos e suas associações. Alguém acredita que obterá voto favorável a proposta da CTI de, em 2050, tal tráfego aéreo sobre Lisboa vir a ser 2,7 vezes o atual?

Porque não se inquires a opinião dos cidadãos afetados?

4º - Qual a valia das análises económicas apresentadas estimando valores atualizados líquidos muito significativos.

É evidente que a sua valia é nula pois baseia-se em receitas majoradas artificialmente.

O acréscimo de investimento que não tiver real utilização irá ser suportado pelos mesmos do costume: os contribuintes.

5º - O objetivo de escolher um local que permita construir futuramente 4 pistas é o dogma central no pensamento da CTI expresso não só no relatório, mas também em múltiplas intervenções.

Lamentavelmente é um objetivo não fundamentado pelo interesse público atendendo às observações anteriores. Mas assim sendo, e sendo evidente que apenas Vendas Novas e Alcochete permitem este objetivo, como justificar um dispêndio tão elevado de recursos públicos e tempo comparando com outras opções?

Será defender o interesse público promover despesa não necessária?

6º - O problema dos acessos a Alcochete é um falso problema pois têm de ser realizados de qualquer forma (TGV e Terceira Travessia do Tejo) pelo que o seu custo não é atribuído à opção de Alcochete.

Mesmo admitindo que tal irá acontecer, não será viável tão enorme esforço de financiamento e de execução em simultâneo ao do aeroporto. Ora como não existe tal possibilidade e a sua realização demorará mais de 12 anos, se esperarmos pela sua realização, teríamos o novo aeroporto para lá de 2043!

Mesmo admitindo que tal se concretiza, é lógico admitir que o custo dessas infraestruturas, sendo fundamentais para a exploração da opção de Alcochete, não seja, no mínimo, partilhada ?

Entretanto, e se se for avançando com acessos deficientes e provisórios, estarão todos os passageiros a serem penalizados com tempos e dificuldades de acesso bem piores, e a Portela em situação crítica com graves prejuízos para todos os que são afetados pelo ruído.

A angariação do investidor privado e de companhias aéreas interessadas neste contexto de acessos deficientes será bem mais difícil e com prémios de risco mais elevados pois a incerteza quanto à futura melhoria dos acessos é ineludível.

7º - Será possível captar investimento privado para a realização do aeroporto com custo público nulo pois o aeroporto “paga-se a si próprio”?

Mesmo que se ultrapassem dificuldades contratuais e se capte o interesse de investidores, o prémio do risco será muito elevado atendendo à enorme incerteza da realização dos acessos desejáveis, da evolução das tecnologias dos combustíveis e das aeronaves, das tarifas aéreas e da própria procura a que se somarão elevadas taxas de juro, pelo que haverá que assegurar garantias do Estado e elevadas compensações sempre que não se atingirem os níveis fantasiosos previstos. Ou seja, vai repetir-se o erro bem conhecido das SCUTS com custos tão elevados para todos os contribuintes, ao longo de décadas?

8º - Só a opção de um único aeroporto “resolve o problema”.

Pelo contrário, as principais cidades têm preferido a solução de mais de um aeroporto, tal como Roma, Milão, Paris, Londres, Washington, etc não encerrando os aeroportos mais centrais, atendendo a vantagens bem conhecidas: especialização de aeroporto por tipologia de tráfego, redução de riscos devidos a causas naturais ou de agressão (terrorismo, etc), rendibilização de investimentos já feitos, facilidade de execução e de viabilização, diversificação de acessos, etc.

A vantagem de 1 só aeroporto baseia-se no tráfego de passagem o qual só tem benefícios para a companhia residente e se parte significativa do capital da TAP passar a ser propriedade de outra companhia, tal benefício é menos relevante. Convém recordar que a CTI admite tal tráfego corresponder vir a corresponder a 35% sendo esta percentagem muito superior à de outros aeroportos como o de Heathrow. Esta percentagem corresponderá, em 2050, a cerca de 4 vezes o atual fluxo de passagem segundo as previsões da CTI pelo que não se vislumbram quais as geografias que permitirão tal crescimento. Ora como a CTI considera que os benefícios de tal tráfego são tão importantes, será que as conclusões deste relatório também pressupõem a não privatização da TAP?

Em suma, não se justifica o desenvolvimento de um Mega Aeroporto para Lisboa nem o encerramento do Aeroporto Humberto Delgado

2 | RECOMENDAÇÕES PROPOSTAS

Os relatórios da CTI permitem evidenciar que a característica singular que fundamenta a escolha de Alcochete consiste em permitir vir a desenvolver um mega-aeroporto com 4 pistas muito vocacionado para ser grande hub intercontinental, aliás em coerência com as numerosas intervenções públicas dos seus elementos mais conhecidos. Ora esta justificação não pode ser aceite pois:

- As previsões mais recentes do Eurocontrol apontam para não mais de 45 M/ ano de passageiros em Lisboa em 2050 e não os mais de 80 supostos pela CTI.***
- O benefício para Portugal do tráfego de passagem que a CTI estima em 35% é valioso para a principal transportadora aérea que dele beneficie, mas se esta for privatizada, tal como consta da RCM mais recente, tal mais valia apenas irá aumentar os lucros dos acionistas estrangeiros.***

Atendendo às incertezas quanto à evolução do tráfego aéreo e à não fundamentação das previsões consideradas pela CTI e bem assim quanto às dificuldades relacionadas com os acessos e o financiamento da opção de Alcochete, aconselha-se em alternativa:

1 - Escolher a opção que for mais vantajosa no perímetro da concessão para o cenário das 2 pistas (e não 4) procurando minimizar problemas ambientais e de acesso o qual será sempre mais facilitado se o local for na margem Norte do Tejo. Na verdade, as grandes cidades localizadas junto a estários ou outras áreas aquáticas, situaram os seus principais aeroportos na margem onde se localiza a maioria da população (São Francisco, Istambul, etc) e não na margem oposta. Infelizmente a CTI apenas estudou Montijo pelo que não permite esta comparação.

2 - Procurar acordar com a ANA o mais rapidamente possível este desenvolvimento de modo a que o novo aeroporto esteja brevemente operacional permitindo manter o da Portela mas com muito menor tráfego e medidas adicionais de qualidade de funcionamento e de redução dos impactos negativos na cidade de Lisboa e nos seus habitantes.

3 - Considerar que a opção de Santarém, a qual se situa fora do limite da concessão, tem natureza distinta pois resulta de iniciativa de uma autarquia e de grupo de investimento privado pelo que não deve ser obstaculizada, devendo o Estado garantir todas as exigências de qualidade e segurança e bem assim negociar da melhor forma os desejáveis reforços nos meios de acesso.

O Grupo Coordenador do Think Tank

Professor Luís Valadares Tavares

Professor Fernando Nunes da Silva

Professor José Antunes Ferreira

Lisboa, 5 de janeiro de 2024