



Saudações aos presentes.

Ontem assistimos ao relançamento do projeto de alta velocidade em Portugal.

Foi apresentado como um grande progresso do desenvolvimento das preocupações do país, em relação ao sector ferroviário, particularmente, em relação ao desenvolvimento do denominado corredor atlântico, em contraponto com a opção prioritária da ligação Lisboa-Madrid.

Independentemente das prioridades, que respeitamos, queremos salientar que a decisão de avançar para este projeto (que esperamos que não seja posta em causa, por novo acidente de percurso), é a recuperação de projetos antigos que foram definidos no início dos anos 2000 e objeto ainda de acordo particular com Espanha, entre 2007 e 2009, já lá vão quase 20 anos, desde o início do processo.

Projetos que este país concretizou, em grande parte, sendo hoje uma das maiores redes de alta velocidade da Europa e que nós deixamos para trás. Mais por razões que se prendem com a irresponsabilidade e falta de visão, menos por razões de racionalidade económica ou restrições financeiras.

Aliás importa recordar que no tempo da Troika, um dos projetos de investimento infraestrutural que foram mantidos, foi precisamente o da alta velocidade, considerado estratégico em termos das ligações intraeuropeias, e também porque parte substancial do financiamento estava assegurado por fundos europeus.

Quase 20 anos de atraso, no transporte ferroviário, não será muito tempo, quando comparado com os mais de 50 anos que marcam o projeto de construção do novo aeroporto de Lisboa.

Aliás, uma das coisas que parece caracterizar a nossa identidade como país, é a demora entre a constatação da necessidade de desenvolvimento de projetos estruturais e a sua concretização, para não falar de um certo atavismo, para não dizer pacovismo, relativamente a projetos que impulsionam e sustentam o crescimento a prazo do país.

Poucos terão conhecimento disso, mas entre a construção da ponte 25 de abril e as primeiras discussões sobre a necessidade de uma ligação entre Lisboa e a outra margem do Tejo, mediam quase cem anos. A construção do tabuleiro ferroviário só foi concretizada trinta anos depois e a ponte Vasco da Gama, só foi para a frente porque o país se comprometeu com a realização de uma exposição internacional que não se coadunava com uma única travessia do Tejo na zona de Lisboa.

É interessante constatar que, na altura do lançamento do projeto da atual ponte 25 de abril, a esquerda e a direita convergiam na crítica à construção da primeira travessia do Tejo em Lisboa. Os primeiros porque achavam que era uma obra de fachada do regime, absolutamente desnecessária face às carências de escolas ou à existência de bairros de lata em Lisboa. Os segundos porque consideravam que era uma despesa desnecessária.

Este atavismo em relação ao progresso que caracteriza uma certa elite da sociedade portuguesa, com responsabilidades políticas, vem de trás. Tem raízes históricas que estão profundamente entranhadas na sociedade portuguesa.

No final do século XIX, quando se construía o primeiro caminho de ferro entre Lisboa e o Carregado, inaugurado em 1856, pelo jovem rei D. Pedro V, 20 anos depois da generalidade dos países europeus, levantavam-se vozes de distintos intelectuais, como Alexandre Herculano, que consideravam que o projeto iria dissolver a sociedade tradicional portuguesa ou facilitar uma invasão por parte dos espanhóis. Ao que o próprio rei se opunha, considerando estas posições de estúpidas e retrógradas.

Infelizmente morreu cedo, sem conseguir ver concretizadas as suas ideias de dinamização económica que considerava indispensável para Portugal se aproximar dos níveis de desenvolvimento dos seus parceiros europeus da altura.

Mas este provincianismo, com que se indignava D. Pedro V, não deixou de se continuar a manifestar, mais recentemente a propósito do próprio processo de lançamento da alta velocidade ferroviária, que agora se retoma.

Também nessa altura, por volta de 2009-2010 se dizia que a ligação de Lisboa a Madrid era um veículo para a subordinação de Portugal aos interesses de Espanha. Pouco se discutia em termos dos impactos económicos, das ligações rápidas e modernas à rede europeia de transportes, da dinamização tecnológica do país, ou das questões ambientais e de sustentabilidade que hoje estão na ordem do dia. Mais de cento e cinquenta anos depois os argumentos mantiveram-se e pouco se sofisticaram.

A expectativa é a de que face a este relançamento da alta velocidade, com mais de 10 anos de atraso relativamente aos projetos iniciais e com risco de ficar terminada num tempo em que poderá já estar obsoleta em relação à evolução tecnológica, entretanto ocorrida, a atitude mude e que o projeto seja assumido como um desiderato nacional.

Vêm estas considerações a propósito do tema que nos mobiliza hoje nesta sessão: a solução aeroportuária de Lisboa.

Quando se olha para aquilo que tem sido a novela em torno das opções que são e deixam de ser, das opções que deixam de o ser e voltam a ser e, agora, das novas opções que surgem, vindas de não se sabe de onde, não podemos deixar de pensar que estamos em presença de um atavismo nacional que persiste e que se manifesta de forma mais visível quando se trata de decidir relativamente a projetos que ultrapassam o imediatismo e que visam criar bases de sustentabilidade do desenvolvimento futuro do país. É o caso do investimento em

infraestruturas e sobretudo o investimento que tem por base o interesse do país no seu conjunto.

Há poucos dias tivemos um novo episódio da novela do aeroporto que talvez abra para uma nova temporada de sucessivos episódios que preparem para uma temporada seguinte. Decidiu-se uma nova metodologia para a tomada de decisão que, no mínimo se estenderá por mais um ano, e a constituição de mais uma comissão que conduzirá todo o processo.

Sem querer ser pessimista, diria que se corre o risco de continuar a adiar uma solução de fundo, deixando o campo aberto para a adoção de medidas conjunturais que poderão interessar a quem tem a gestão dos aeroportos nacionais, mas que seguramente não interessarão ao país no seu conjunto, nem sequer aos agentes económicos que dependem da solução aeroportuária para desenvolver as suas atividades, ou sequer aos utilizadores do transporte aéreo, enquanto simples consumidores finais.

A simples observação do que se está a passar, não só no aeroporto de Lisboa, mas em todos os aeroportos do país, permite chegar rapidamente à conclusão que necessitamos de uma solução estrutural, eficaz do ponto de vista da gestão aeroportuária, estratégica do ponto de vista do país, tendo em conta aquilo que se projeta para a inserção da economia portuguesa na economia global, com realce para o mundo que fala português e as comunidades de portugueses espalhadas pelo mundo.

Um novo aeroporto não poderá ser encarado como uma simples aerogare para o desembarque e reembarque de turistas, viajando em companhias *low cost* e fora de qualquer compromisso com um interesse estratégico do país. Antes deve ser concebido como Hub que seja simultaneamente uma Plataforma Multimodal, de articulação de diferentes modos de transporte, de pessoas e de mercadorias, um projeto global de valorização da posição estratégica do país, em particular, que integre a triangulação atlântica, que seja um fator gerador de dinâmicas de desenvolvimento interno, de organização do espaço económico, de promoção de produtividade, de competitividade e de crescimento.

Um conceito que está hoje materializado na generalidade dos aeroportos que foram construídos nas últimas duas décadas e que articulam dinâmicas de desenvolvimento económico interno com a valorização da posição internacional dos países em que se localizam. O meu colega Carlos Fonseca falará deste conceito com mais propriedade do que eu, mais daqui a pouco.

De temporada em temporada, talvez cheguemos ao fim da novela, por esgotamento do argumento ou por velhice dos protagonistas. Talvez um dia, o aeroporto deixe de ser necessário – o transporte ferroviário de alta velocidade por túnel, tal como está a ser testado na China, talvez seja a solução para as ligações a longa distância que hoje são monopólio do transporte aéreo.

Mas arriscamo-nos a não ter, nem uma coisa, nem outra. E com isto continuamos a comprometer o nosso futuro coletivo.

As nossas duas Ordens convergiram relativamente à necessidade de o país encontrar uma solução para o estrangulamento que se verifica a nível da infraestrutura aeroportuária do país e pretendem dar o seu contributo para uma tomada de decisão sólida por parte de quem tem a responsabilidade de tomar essa decisão. Obviamente que cada uma quer fazê-lo mobilizando as suas competências próprias e contribuindo para a discussão com os melhores argumentos técnicos e com a própria experiência profissional que já tiveram nesta matéria, como é o caso dos participantes no debate que se seguirá.

Ao fazê-lo estão a cumprir a sua missão de serviço público. E pretendem continuar a fazê-lo, sem qualquer pretensão de se substituírem a quem tem a responsabilidade pela decisão política.

No caso da Ordem dos Economistas pretendemos centrar o debate na questão económica e financeira, como será normal chamar a atenção para o desperdício de recursos e para os custos da não decisão que, qualquer que seja a metodologia utilizada na mensuração, não deixarão de chegar a valores extremamente elevados.

Mas também é importante ter presente que os custos de uma má decisão também são enormes, na medida em que se estendem por muitos anos ou mesmo décadas e se multiplicam negativamente a vários níveis do funcionamento da estrutura económica.

A decisão tem de ser tomada, mas tem de ser tomada com conhecimento e discussão de todas as suas implicações para o futuro do país. É uma decisão sobre a construção de uma infraestrutura que marcará, quase seguramente, várias décadas do desenvolvimento da economia portuguesa e da sua inserção na economia europeia e na economia global e não pode ser tomada sem a responsabilidade que isso acarreta.

Em todo o caso, é importante dizer que ao longo dos mais de 50 anos que a novela do aeroporto já dura, muita reflexão de natureza técnica e económica foi produzida e de grande qualidade. Todas as opções foram já sobejamente estudadas e os novos estudos, se bem que importantes para a atualização técnica e económica não se podem transformar em justificações para novos adiamentos ou para defesa de soluções cuja concretização teria impactos muito negativos a médio e a longo prazo para o país.

Como já se disse atrás, uma solução aeroportuária para o país, no contexto atual, não pode ser entendida como uma simples plataforma de chegada e partida de passageiros, mas como um novo fator de impulso do desenvolvimento económico e empresarial do país. Impulso através dos efeitos diretos, sobre a alteração da qualidade do sistema de transportes e dos seus impactos na produtividade e competitividade. Impulso através dos efeitos indiretos ligados à construção da própria infraestrutura, à sua operação e manutenção. Mas também impulso através dos efeitos multiplicadores e catalisadores, sobre a estrutura e o ambiente económico em geral, através de novos incentivos tecnológicos, da procura para outros setores de atividade ou criação de novos, da melhoria da gestão e da organização, da qualificação da mão de obra, que uma conceção moderna de uma infraestrutura aeroportuária poderá desempenhar na economia portuguesa uma economia tão carente de fatores que gerem ambientes favoráveis ao desenvolvimento da produtividade e da competitividade, e ao aumento do investimento privado e público.

Não há muito tempo, a propósito das debilidades energéticas da Europa e do papel de Portugal, falou-se novamente de Sines enquanto vetor estratégico de apoio à superação dessas debilidades. É curioso que se fale de um projeto que foi pensado estrategicamente há décadas, muito antes do estabelecimento do regime democrático em Portugal.

É importante que a democracia seja também capaz de produzir pensamento estratégico que se projete para além da espuma dos dias e lance bases para que no futuro se acrescente a Sines, ou ao Alqueva, novos projetos que possam ser bandeiras e sobretudo bases para a sustentação de desenvolvimento económico e da projeção externa do país e da projeção da própria Europa em que estamos integrados e para cuja afirmação, particularmente no contexto de profundas transformações geoeconómicas que estamos a atravessar, não queremos deixar de contribuir.

Esperemos que a nova infraestrutura aeroportuária venha a ser um desses projetos.

Tem potencial para isso.

Da nossa parte os decisores políticos encontrarão toda a disponibilidade e empenho para participar na procura da melhor solução.

Obrigado pela vossa atenção.

António Mendonça
Bastonário da Ordem dos Economistas