

A falácia da criação de emprego no alargamento do Aeroporto de Lisboa à Base Aérea nº 6, no Montijo.

Ponto prévio

Ao iniciar este texto julgo útil e necessário lembrar de que não há uma forma única de abordar a questão do emprego como alguns parecem pretender.

Neste pressuposto tentarei demonstrar a falácia do Governo/ANA/VINCI quanto ao emprego a ser gerado pela utilização da Base Aérea número 6, no Montijo, como aeroporto complementar da Portela/Humberto Delgado.

Mas antes disso importa esclarecer duas coisas. A primeira é que na BA6-Montijo não irá ser construído um novo aeroporto mas sim uma infraestrutura aeroportuária complementar de Lisboa. A segunda questão que tem sido, senão escamoteada, pelo menos ludibriada é que a construção do NAL – Novo Aeroporto de Lisboa – realizar-se-á também ele no concelho do Montijo na freguesia de Canha. A referência ao CTA (Campo de Tiro de Alcochete) induz as pessoas a julgarem que se trata de Alcochete ainda que isso possa não ser o mais relevante já que estamos a falar de “meia dúzia” de quilómetros de distância entre as duas localizações.

Tal evidência deita por terra a azáfama com que o actual Presidente da Câmara do Montijo argumenta e defende a opção pela BA6. Sabe-se lá com que intuitos.

Outra coisa que, propositadamente não dizem, é que a solução do Campo de Tiro de Alcochete é, de facto, uma solução duradoura. Ao invés, a opção Montijo-BA6 é provisória e limitada nas suas possibilidades de evolução e crescimento. Logo o emprego e o impacto económico serão, eles também, limitados e provisórios.

A terceira questão a considerar é que está por provar que haverá, mesmo, criação de milhares de postos de trabalho.

Vamos aos factos.

Segundo o ACI – Comité Internacional de Aeroportos – a estimativa, ponderada, de criação de empregos para aeroportos de baixa densidade de tráfego (é o caso do Montijo-BA6 com a “nuance” de que apenas acolherá as companhias “Low-Cost”) andar-á entre os 350 e 600 empregos

por milhão de passageiros transportados. Nesta estimativa do ACI inclui-se a vertente carga o que não será o caso da BA6-Montijo.

De acordo com vários estudos e cenários e admitindo que o actual ritmo de crescimento de passageiros se vai manter, o Montijo-BA6 não irá além dos 4 a 5 milhões de passageiros em 2030.

Assim e só nessa data seria expectável um número entre as 1.200 e 1.400 empregos. Sendo certo, como disse atrás, que o Montijo-BA6 não terá a vertente carga nem o limite mínimo (350 empregos por milhão de passageiros) será atingido. Fazendo fé nos estudos/projeções da Rolan Berger, o Montijo-BA6 nunca gerará mais do que uma **meia dúzia de centenas** de empregos.

As companhias “Low-Cost” não só não geram empregos diretos como pouco ou nada contribuem para a dinamização da economia local.

Em regra, até os impostos das “Low-Cost” são pagos nos países de origem.

Qualquer pessoa que já tenha viajado em companhias do género sabe que “até a água é paga”. Por isso seria estranho que essas companhias aéreas viessem a induzir a criação de empregos indiretos, com algum significado, no Montijo. Para quem esteja menos atento nem os combustíveis são de fornecimento local.

Simultaneamente os passageiros, turistas ou não, das “Low-Cost” não fazem consumo significativo no aeroporto de chegada. Como entender então o proclamado dinamismo económico para a zona? O que parece, isso sim, é que pelo menos o autarca do Montijo o que sonha é com uns milhões (fala-se em 15 milhões de euros) para fazer uns brilharetos com “acessibilidades” às quais vai chamar de desenvolvimento. 15 milhões, à escala do Montijo, pode ser considerado muito dinheiro, mas comparado com o que está em causa são migalhas.

Como compreender então o anúncio feito pelo ministro Pedro Marques de que se irão criar 20 mil empregos? Só o poderemos compreender à luz de uma tentativa, forçada, de confundir os mais incautos ou menos informados e misturar Portela e Montijo tudo no mesmo saco.

A título de exemplo Frankfurt, um dos maiores aeroportos da Europa, movimentou 48 milhões de passageiros em 2003. Com esse volume de passageiros foram movimentados, entre diretos e indiretos, 2.955 empregos. Contudo há que ter em atenção que esta referência a Frankfurt diz respeito a um grande “Hub”** europeu que nada tem que ver com a nossa realidade e muito menos com o Montijo-BA6.

A este respeito há aliás uma “lógica” e um fio condutor na “argumentação” do Governo e da ANA/VINCI: Hipervalorizar os supostos benefícios e esconder, desvalorizar e minimizar os impactos negativos como sejam os do ruído, os impactos na avifauna e a perturbação da vida de dezenas de milhares de pessoas.

Mas (há sempre um mas) há um outro facto que esquecem ou escamoteiam. Entre militares e civis, trabalham, atualmente, na Base Aérea do Montijo cerca de 800 a 900 pessoas. A esmagadora maioria dos empregos, nomeadamente os militares, são altamente qualificados cenário que muito dificilmente se verificará com a sua “transformação” em aeroporto civil.

Factos:

1 – Iremos assistir a uma inaceitável desvalorização e desqualificação do emprego que já existe na BA6;

2 – Poderemos assistir, no imediato, a uma efectiva “liquidação” e diminuição líquida de empregos. Até no médio prazo é duvidoso que aconteça um saldo positivo.

Outro aspeto que ninguém fala (não convém?) são as consequências negativas para centenas de militares e suas famílias que se vão ver “empurradas”, com a deslocalização para outros pontos do país, nomeadamente para Sintra e Beja. São imensas as dúvidas acerca da possibilidade de coexistirem, em condições aceitáveis, operações militares com um aeroporto civil. Ainda que o fossem, as obras necessárias para prolongar as pistas e outras infraestruturas indispensáveis na BA6, levariam à transferência das operações de índole militar, particularmente as de busca e salvamento.

Como cidadãos, que respeitam e valorizam o papel das suas Forças Armadas enquanto garante da soberania nacional, não podemos aceitar infernizar a vida de centenas de militares ainda por cima sem uma justificação forte e compreensível.

A região compreendida pela Península de Setúbal e o país necessitam da criação de emprego qualificado pois é emprego estruturante e com raízes sólidas. Tudo o que não precisamos é de insistir em “soluções” precárias e absolutamente transitórias.

Insistir na opção BA6-Montijo é persistir no caminho do empobrecimento da região que, como alguns estudos recentes indicam, passou a figurar como a 4^a mais empobrecida do país.

Persistir na opção Portela+1 é adiar obras e investimentos que o país precisa. É o caso de um grande Aeroporto na zona de Lisboa e de uma nova travessia do Tejo – TTT – com vista ao transporte ferroviário de grande porte, nomeadamente aos comboios de 750 metros.

Insistir na opção BA6-Montijo não é uma bênção, é um castigo!

Julho de 2018

* (dirigente da União dos Sindicatos de Setúbal e dirigente da CGTP-Intersindical Nacional no período entre 1976 e 1990. Ativista da Plataforma Cívica Aeroporto BA6.Montijo Não.)

***Hub* (do **inglês**), **plataforma giratória de voos**, e **centro de conexão** são designações dadas ao **aeroporto** utilizado por uma **companhia aérea** como ponto de **conexão** para transferir seus passageiros para o destino pretendido (não acontece com as “Low-Cost” que fazem apenas ligações ponto a ponto). É parte do sistema *hub-and-spoke* (“cubo e **raios**“, como numa roda de **bicicleta**), no qual viajantes em trânsito entre aeroportos que não são servidos por **voos** diretos trocam de aeronave para continuar sua viagem ao destino final. Muitas companhias aéreas têm seus *hubs* situados em aeroportos das cidades onde ficam sua sede, **hangares** ou terminais.

-