

A Ota pode parar?

# Um aeroporto

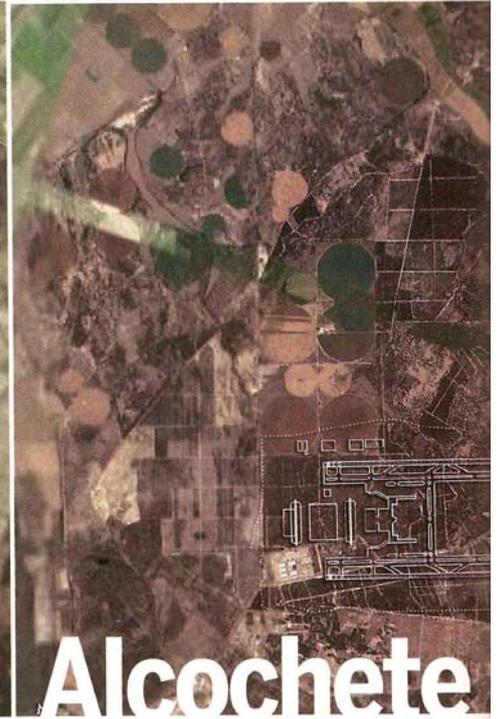
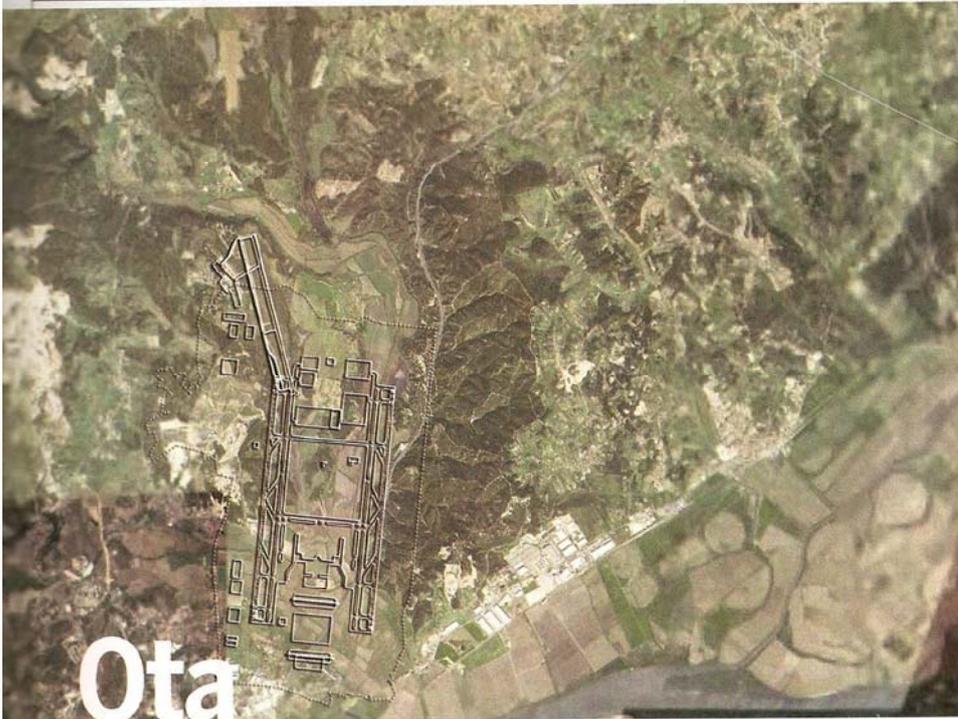
# no charco

O novo aeroporto divide opiniões. Para a maioria dos especialistas não faz sentido construí-lo na Ota, já que é preciso 'secar' uma vasta zona pantanosa e 'mover' montanhas. Também a segurança aérea é posta em causa. Ao fim de 13 anos a sua capacidade operacional estará esgotada. Bruxelas não se opõe à mudança de local pág. 52

aeroporto Ota

INSATISFAZ

# Como voltar atrás



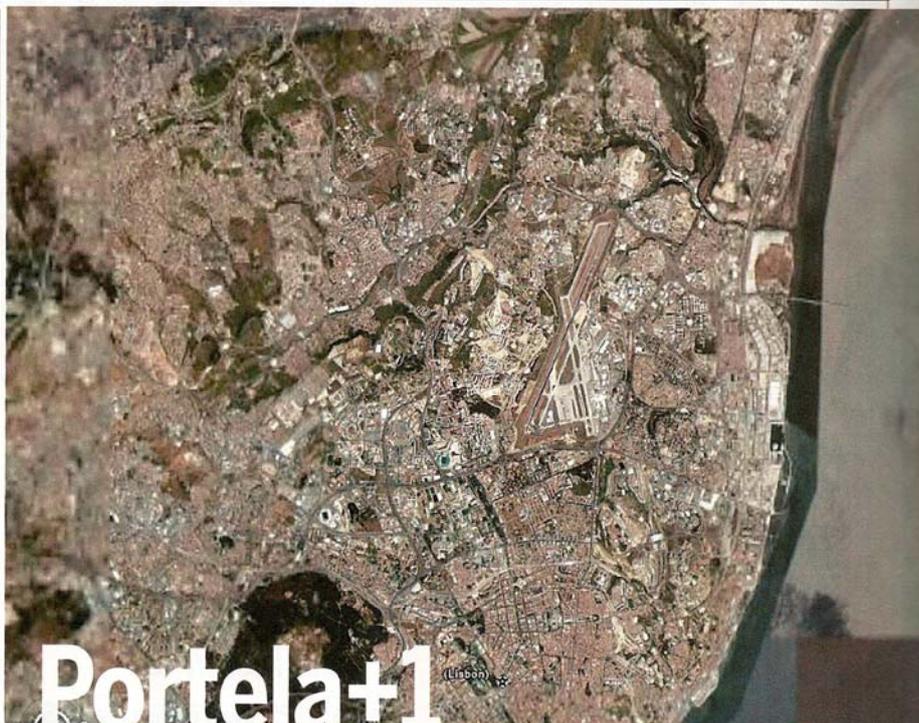
O Governo está determinado a construir o novo aeroporto de Lisboa na Ota, apesar de, quando tomou posse, prometer estudar outras localizações. Os especialistas preferem a Margem Sul do Tejo, uma solução que tem o apoio da oposição. O tema chegou a uma situação em que será difícil a Sócrates voltar atrás. Quando o Governo lançar o processo de privatização da ANA poderá dar liberdade aos privados para escolherem outra localização. Bruxelas não se opõe à mudança de local

Texto de António José Gouveia Fotografias de José Sérgio

**O** QUE faz correr um Governo para dizer, peremptoriamente, que o novo aeroporto de Lisboa deverá ficar localizado na Ota? Quando os únicos que a defendem são os autarcas da região e os organismos estatais ligados ao Executivo? A resposta parece simples, mas é mais complexa quando está instalada uma guerrilha política que coloca em confronto o ministro Mário Lino, a pregar no 'deserto' da Margem Sul, e a oposição a criticar o 'nevoeiro' da Margem Norte.

Mas nem sempre foi assim. Todos os problemas levantados pela oposição em relação à localização na Ota não mudaram desde que, há ano e meio, o Governo se decidiu pela continuação do projecto. Como também o próprio Mário Lino, com mês e meio de funções, chegou a afirmar que a opção pela Ota não o satisfazia e que o Executivo

# com a Ota?



**Mário Lino, quando chegou ao Governo, em 2005, admitiu outras localizações, mas nunca chegou a estudá-las**

se sentia «algo desconfortável com a solução». O ministro – que proferiu estas declarações nas comemorações dos 25 anos da criação do Departamento de Transportes do Laboratório Nacional de Engenharia Civil – chegou mais longe, prometendo estudar alternativas ao projecto da Ota e alertando que poderiam «existir outras localizações», até porque

esta opção não acrescentaria «tanta capacidade anual de tráfego de passageiros quanto o Governo gostaria».

O que aconteceu entre Abril, altura em que Mário Lino tinha dúvidas, e Novembro de 2005, quando, em cerimónia de pompa e circunstância, o Governo determinou a localização da Ota como definitiva? O desconforto com a solução desapareceu, as

questões de tráfego de passageiros foram ultrapassadas e não foram estudadas alternativas. Em sete meses, o Governo de Sócrates retirou todas as dúvidas sobre a localização na Ota sem que fossem feitos mais estudos para outras localizações.

### Projecto divide o país

Quando o Governo apresentou 57 estudos sobre o projecto do novo aeroporto de Lisboa na Ota, em Novembro de 2005, as vozes da oposição foram inexistentes. Na altura, o líder do PSD, Marques Mendes, não conseguiu enunciar um único problema que obstaculizasse a construção do aeroporto, a não ser o levantar de algumas dúvidas sobre a oportunidade de um investimento superior a 3,1 mil milhões de euros numa altura em que o país vivia, e vive, uma das piores crises económicas. Neste tempo →



todo, mais de ano e meio, Marques Mendes começa a ser alertado por vários quadran-tes da sociedade para as dificuldades e os entraves de um aeroporto internacional na Ota. Uma situação de que Marques Mendes teria conhecimento desde os tempos de go-vernção de Durão Barroso, quando foi mi-nistro dos Assuntos Parlamentares. O pro-blema é que o líder do PSD sentiu que não seria ouvido com a 'intoxicação' de infor-mação que o Governo lançou sobre a Ota, resguardando-se para uma altura de maior contestação ao projecto, «**porque esta iria acontecer, mais cedo ou mais tarde, devido aos problemas que o projecto apresenta**», refere uma fonte social-democrata.

Há cerca de dois meses, o *SOL* noticiou um dos principais obstáculos à viabilidade do aeroporto na Ota: a NAV, empresa responsável pelo tráfego aéreo em Portu-gal, chegou à conclusão que o esgotamen-

## O projecto da Ota enferma do problema mais básico: o primeiro estudo a realizar deveria incluir as questões aeronáuticas

to do aeroporto se fará em apenas 13 anos, quando deveria durar 30. Tudo por questões de navegação aérea.

Começaram a avolumar-se as críticas ao projecto, não porque o Governo escolheu a Ota, mas porque não realizou o que de mais básico se faz em qualquer projecto aeroportuário: estudar a navegação aérea das várias localizações para contribuir

para uma decisão definitiva. E na questão da Ota foi o contrário: fez-se tudo e, para o fim, decidiu-se pedir à NAV simulações so-bre a aterragem e descolagem de aviões.

A partir desse momento, começaram a surgir movimentos anti-Ota, liderados por professores universitários, engenhei-ros e especialistas em transportes, que passaram a alertar para questões até aí nunca debatidas na praça pública: as obras de engenharia complicadas, nomeadamente ao nível das terraplana-gens, uma solução geoestratégica defici-tária e um planeamento de rede de transportes menos indicado. Uma bate-ria de críticas para a qual José Sócrates e Mário Lino não estavam preparados.

O ministro das Obras Públicas e Trans-portes reagiu mal às críticas e o debate foi subindo de tom, culminando com a fa-mosa intervenção de Mário Lino sobre o

1969

**8 DE MARÇO**  
É criado o Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa com o fim de empreender, promover e coordenar toda a actividade relacionada com a construção do Novo Aeroporto de Lisboa

1972

Estudo refere que não é aceitável a localização do novo aeroporto na margem direita do Tejo (onde se situa a Ota). Sugere localização na Margem Sul do Tejo e vários sítios possíveis: Fonte da Telha, Montijo, Alcochete, Porto Alto e Rio Frio. Conclusão indica Rio Frio

1982

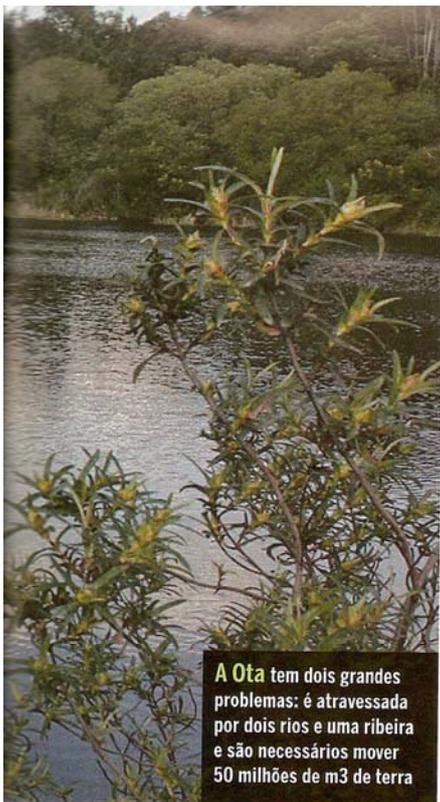
São reapreciados os estudos de localização pela TAMS/Profabril. Neste trabalho são acrescentadas mais localizações: Santa Cruz, Ota, Azambuja, Alverca, Granja, Tires e Marateca

1990

Governo de Cavaco Silva, no qual Joaquim Ferreira do Amaral é ministro das Obras Públicas, enumera 17 locais possíveis para o novo aeroporto de Lisboa, mas o projecto acaba por ficar na gaveta

1994

Ferreira do Amaral adia projecto do novo aeroporto de Lisboa, mandando estudar uma solução de compromisso, desactivando a Base Aérea do Montijo e ampliando a Portela



A Ota tem dois grandes problemas: é atravessada por dois rios e uma ribeira e são necessários mover 50 milhões de m3 de terra

## Em nome do desenvolvimento sustentável

Razões ambientais, não totalmente estudadas, justificaram a opção política pela Ota, em 1999. O ex-ministro João Cravinho diz que 'não teve dúvidas'

'deserto' da Margem Sul. O Presidente da República, que nunca foi grande adepto do projecto, interveio pedindo um «debate aprofundado» no Parlamento. Como resposta a Cavaco Silva, o presidente da Assembleia da República, Jaime Gama, organizará um colóquio sobre o novo aeroporto de Lisboa com especialistas reputados e com a participação dos deputados, na próxima segunda-feira.

A discussão vai realizar-se no Parlamento, mas a abertura demonstrada por Sócrates para uma nova localização é praticamente nula. O primeiro-ministro resolveu acusar a oposição de «oportunistas», justificando que o «adiamento do projecto significa um preço para o país».

### O preço do adiamento

E que preço é esse? O Governo defende que a decisão da localização da Ota é →

JOÃO Cravinho e Elisa Ferreira, então ministros do Equipamento e do Ambiente, assumiram a defesa da localização da Ota, em detrimento de Rio Frio (as duas hipóteses em aberto), em conferência de imprensa conjunta, a 6 de Julho de 1999. Com base em estudos de impacto ambiental, o Governo liderado por António Guterres sustentou que as consequências da construção de um aeroporto em Rio Frio seriam «irreparáveis» e «impossíveis de minimizar», quando comparadas com as da Ota, onde «a fragilidade é muito menor».

O ministro das Obras Públicas concordou com a orientação do Ministério do Ambiente, que insistia não ser, contudo, vinculativa. «Naturalmente que cabe ao promotor da obra a decisão final», dizia Elisa Ferreira. «É lógico pensar no primado do desenvolvimento sustentável face aos princípios financeiros. Só se não houvesse outra alternativa é que tomaríamos outra decisão», justificava João Cravinho. A decisão, nesse momento, foi política. Apesar dos constrangimentos ambientais, o Governo, se quisesse, poderia ter optado por Rio Frio. Recentemente, Elisa Ferreira lembrou isso mesmo ao *SOL*, salientando que era necessário

fazer estudos mais aprofundados. João Cravinho continua convencido da opção: diz que não teve «dúvidas» por ter assumido a opção da Ota há oito anos e que, tal como todas as decisões de todos os ministros, tratou-se de uma escolha «política». Afastado hoje da vida partidária, o ex-ministro das Obras Públicas considera que a opção pela Margem Sul não faz sentido e é uma opção por uma «visão marcelista» do desenvolvimento económico, que assentava na expectativa de um boom da Península de Setúbal a partir do projecto de Sines.

Em 1999, o Governo calculava que o aeroporto na Ota ficaria mais caro 30 a 40 milhões de contos, mas que, além do menor impacto ambiental, beneficiaria de uma ligação ferroviária mais rápida. A decisão da construção do aeroporto seria assinada pelo ministro das Obras Públicas a 18 de Outubro desse ano – uma semana antes de abandonar o Governo, na sequência de uma remodelação governamental. A ANA manifestava então a convicção de que a Portela iria ficar saturada antes do novo aeroporto estar concluído e Cravinho pediu urgência no processo, entendendo, «firmemente, que o interesse nacional exige pronta decisão

no sentido de assegurar imediatamente» o plano de acção para o concurso de concepção, construção e exploração do novo aeroporto internacional na Ota. O seu sucessor, Jorge Coelho, assumiu depois o dossiê. Perante as vozes descontentes com o encerramento a prazo da Portela, o novo ministro chegou a admitir a cedência de contrapartidas a Lisboa e a operadores turísticos, como forma de convencer e ganhar adeptos para a Ota.

Helena Pereira



1997

João Cravinho, ministro do Equipamento de António Guterres, relança projecto do novo aeroporto

1998

A NAER- Novo Aeroporto, S.A. pede à Aéroport de Paris que elabore estudos para escolher o sítio do novo aeroporto, tendo como opções Rio Frio e Ota

1999

JULHO António Guterres anuncia a recusa de Rio Frio com base num estudo prévio de impacto ambiental  
AGOSTO Aéroport de Paris escolhe Rio Frio, mas a opção ambiental do Governo faz com que a escolha recaia sobre a Ota

2002

ABRIL Durão Barroso assume o cargo de primeiro-ministro após demissão de Guterres. Fica célebre a sua frase de campanha eleitoral: 'Não haverá aeroporto da Ota enquanto houver uma criança numa lista de espera de um hospital'

2003

JUNHO Durão Barroso pondera calendário do novo aeroporto, admitindo que o projecto não é urgente, e assegurando que, quando o novo aeroporto for construído, se-lo-á 'obviamente na Ota'



## Dois rios e uma ribeira desviados do curso

As águas subterrâneas que abastecem a região de Lisboa podem ser afectadas

OS RIOS Alenquer e Ota e a ribeira de Alvarinho fazem parte da rede hidrográfica da zona do novo aeroporto. Para iniciar os trabalhos, será necessário desviar a ribeira de Alvarinho e alterar o traçado dos dois rios. O desvio da ribeira vai implicar a movimentação de 2,5 milhões de m<sup>3</sup> de terra, o correspondente a uma fila composta por 35 mil camiões. Para ultrapassar os problemas colocados pelo leito de cheia do Tejo e seus afluentes será necessário construir três barragens. As obras terão consequências nos recursos hídricos da região. Serão afectadas as captações de águas subterrâneas feitas na Ota e em Alenquer, que

alimentam centros populacionais, incluindo Lisboa. Embora o Estudo Preliminar de Impacto Ambiental (EPIA) explique que «**não são de esperar impactos significativos**» no sistema aquífero, também diz que este é considerado «**de vulnerabilidade alta**». A impermeabilização dos terrenos é outro dos efeitos negativos previstos, aumentando o risco de cheias. Ainda segundo o EPIA, a Ota «**constitui uma pequena ilha em termos conservacionistas**», sendo as aves as espécies mais importantes. A construção do aeroporto levará à destruição de *habitats* e à criação de um efeito-barreira, que terá

«**impactos muito significativos**» na fauna local. A Ota situa-se no corredor ecológico entre o Estuário do Tejo e a Serra de Montejunto – duas áreas protegidas. O documento fala ainda em 3500 habitantes afectados por um nível de ruído muito elevado (embora as organizações ambientalistas apontem para 30 mil) e deixa um aviso sobre o ordenamento do território: «**A inexistência de uma rede urbana que sirva de suporte à expansão demográfica induzida pelo novo aeroporto pode vir a constituir o principal entrave ao desenvolvimento equilibrado da região**».

Margarida Davim

transversal a várias legislaturas, pelo que arrear caminho é deitar fora todo o dinheiro gasto em estudos, pelo menos, nos últimos dez anos – um valor próximo dos 22 milhões de euros. Mas, para muitos críticos, é mais valioso para o país gastar dinheiro em estudos do que construir e não poder voltar atrás sem enormes despesas. É o caso de Eduardo Catroga, ex-ministro das Finanças de Cavaco Silva, que defende que se «**estudem várias localizações**» e se adie por «**pelo menos seis meses**» qualquer decisão irreversível. O actual presidente da Lusoponte e ex-ministro das Obras Públicas do Governo de Cavaco Silva, Joaquim Ferreira do Amaral, diz que José Sócrates está a incorrer num erro: colocar uma data para início de funcionamento do aeroporto (2017), até porque «**vai ser necessária uma solução intermédia para a Portela**». Ou seja, a utilização de uma segunda infra-estrutura, seja ela Figo Maduro, Montijo ou Alverca. Até Augusto Mateus, ex-ministro da Economia de António Guterres e responsável pelo estudo de ordenamento do território na região da Ota, é dos primeiros a pedir estudos mais

2004

**OUTUBRO**  
Santana Lopes substitui Durão Barroso como primeiro-ministro e dá continuidade aos estudos de construção da Ota

2005

**FEVEREIRO**  
José Sócrates ganha as eleições legislativas e anuncia um impulso ao projecto do aeroporto

**NOVEMBRO**  
Governo faz a apresentação da Ota: a meta é ter um aeroporto operacional em 2017. Passa a ser um desígnio político

2007

**26 JANEIRO**  
Os ministros Teixeira dos Santos e Mário Lino apresentam o modelo de transacção do novo aeroporto da Ota, onde é decidida a privatização da ANA – Aeroportos de Portugal. O consórcio que ganhar a privatização irá construir e explorar o novo aeroporto

2007

**23 MAIO**  
Mário Lino, para defender a opção Ota, diz que o aeroporto na Margem Sul seria 'um projecto megalómano e faraónico', definindo a região como 'um deserto'. Os autarcas da Margem Sul sentem-se atingidos e exigem um pedido de desculpas

2007

**27 MAIO**  
Pela primeira vez, o Presidente da República intervém na discussão para pedir 'um debate aprofundado' e 'consenso técnico e político' sobre o novo aeroporto, pedindo que esse debate seja feito na Assembleia da República

aprofundados sobre as várias localizações e a olhar para a Margem Sul do Tejo como uma hipótese.

### A prova de fogo

A prova de fogo sobre a irreversibilidade da localização será desvendada quando Mário Lino anunciar o modelo para a privatização da ANA – Aeroportos de Portugal, prevista até Dezembro. Se, de alguma forma, o concurso der liberdade aos privados para escolherem uma nova localização, o Governo estará receptivo aos críticos da solução Ota. António Mota, presidente da Mota Engil, e um dos interessados na privatização da empresa que gere os aeroportos de Portugal, afirma que não tem preferência na localização, pelo que se ganhar o concurso – junta-

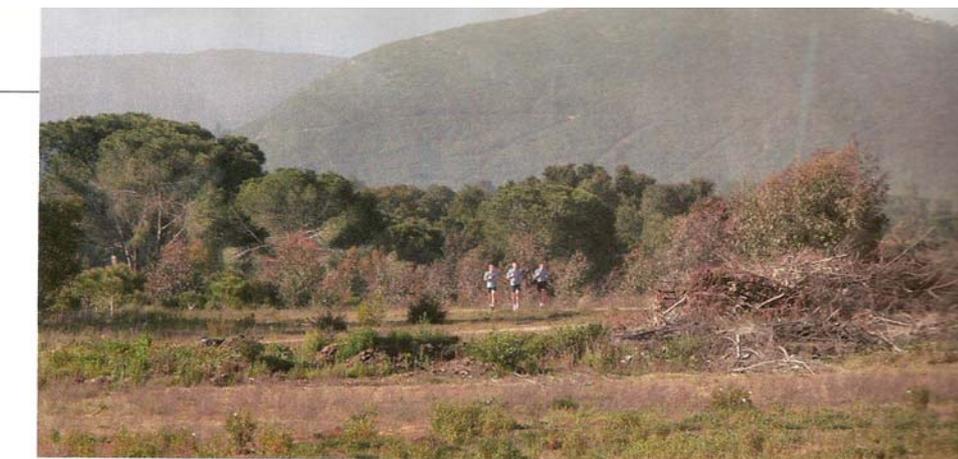
## A privatização da ANA é que vai definir se os privados têm margem de manobra para escolher uma outra localização

mente com a Brisa e os principais bancos nacionais – fará a infra-estrutura «onde o Governo decidir. O que não se pode é atrasar o processo».

Se existir tal opção, a NAER, empresa responsável pelo desenvolvimento do novo aeroporto, terá de voltar à 'casa de partida'. Segundo Fátima Viegas, directora jurídica da NAER, o processo «atrasaria, em condições optimistas, cerca de três anos». Além de que teria de ficar bem explícito quem pagaria as dezenas de estudos: os privados ou o Estado.

O estudo encomendado por 30 empresários, liderado por Francisco Van Zeller, presidente da Confederação da Indústria Portuguesa, e que coloca Alcochete e Faias como alternativas, refere que os três anos de atraso nos estudos seriam compensados com o tempo não gasto nas terraplanagens na Ota. Conclusão: seria possível construir um novo aeroporto na Margem Sul na data prevista pelo Governo.

Não são muitos os exemplos, a nível mundial, em que foram realizados vários estudos para depois se chegar à conclusão do adiamento do projecto. Acon-



## Obra complexa e custos imprevisíveis

Terraplanar a Ota demora 2,5 anos. A obra ultrapassará os custos previstos

DE ACORDO com um estudo da NAER, para iniciar a construção do novo aeroporto será necessário gastar 416 milhões de euros. Isto a preços de 2001 e apenas para terraplanar e desbastar os terrenos da Ota, já que os desníveis de cota da zona variam entre os 3 e os 60 metros.

Estima-se que a operação demore dois anos e meio e obrigue à movimentação de 50 milhões de m3 de terras – o equivalente a encher o Terreiro do Paço, a Baixa, o Rossio e as Avenidas Novas com um monte de terra à altura do tabuleiro da Ponte 25 de Abril (80 m).

A complicar ainda mais as soluções de engenharia está o facto de, nos 115 hectares do terreno, se encontrarem lodos com 20 metros de profundidade. Para ultrapassar o problema, será necessário fazer assentamentos de terras

com 60 metros de altura para elevar as pistas. A engenharia tem capacidade para resolver os problemas, mas ninguém consegue prever com exactidão o tempo e os custos. Há duas semanas, numa conferência na Universidade da Beira Interior, Pedro Tavares da Rosa, um engenheiro com experiência no planeamento e construção de aeroportos nacionais e estrangeiros, afirmou prever que a solução de colocar estacas de brita para nivelar os terrenos não será eficaz. Assegura que as mais de 235 mil estacas projectadas irão afundar-se no lodo, sendo necessário substituí-las «por um material de malha mais fina, que precisará de cerca de 29 dias para assentar». O que terá consequências ao nível dos prazos de construção, mas também dos custos: este especialista estima que os 3,1 mil milhões poderão duplicar.

Numa zona de terrenos irregulares, onde correm dois rios e uma ribeira, os solos do local para onde estão projectadas as duas pistas do aeroporto são compostos por argilas e lodos e têm «fraca capacidade de carga, sendo desaconselháveis como terras de construção» – salienta, por seu turno, Fernando Nunes da Silva, professor catedrático do Instituto Superior Técnico. Nunes da Silva prevê que seja necessário esperar pelo menos um ano para que os solos estabilizem e seja possível construir. Outra das condicionantes da Ota é a impossibilidade de expansão do aeroporto para além das duas pistas – já que se trata de um vale entre vários obstáculos naturais, como o Monte Redondo (212 m de altitude) e a Serra de Montejunto (666 m de altitude).

M.D.

teceu em 1968, no Reino Unido, quando Harold Wilson era primeiro-ministro. O seu Governo decidiu nomear uma comissão independente, presidida por um juiz, que durante três anos estudou uma nova localização em alternativa a Heathrow. O projecto acabou por ser abandonado com a justificação de que seria caro, longe e instalado em terrenos lodosos. Mais tarde, foi decidido construir um quarto terminal em Heathrow

e dois pequenos aeroportos no Sudoeste de Londres: Luton e Stansted.

### Fundos comunitários assegurados?

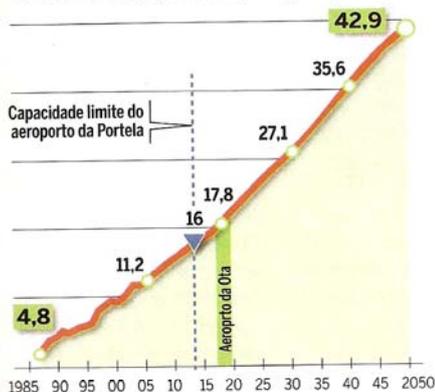
Os fundos comunitários que irão apoiar o novo aeroporto de Lisboa não estão directamente ligados à localização. Apesar de nos últimos sete anos os governos terem comunicado com Bruxelas referindo-se sempre à Ota, em última instância, a Comissão Europeia não pode impor a localização. ➔

# O AEROPORTO DO

Será possível colocar o aeroporto que o Governo aprovou para a Ota em outro local? À partida, os técnicos não têm objecções, já que, depois de realizadas as terraplanagens necessárias, o mesmo projecto pode ser transferido para uma outra localização. É evidente que têm de ser feitas adaptações e uma bateria de estudos ao nível da navegação aérea, ruído, condições meteorológicas, etc. Ainda recentemente, o ministro das Obras Públicas e Transportes anunciou a abertura de propostas para o *layout* do aeroporto. Ou seja, quem ganhar o concurso terá de apresentar o aspecto final do futuro aeroporto de Lisboa, na Ota ou noutra localização

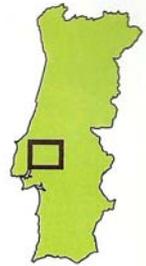
## TRÁFEGO DE PASSAGEIROS

Valores x 1000 mppa (milhões de passageiros por ano)

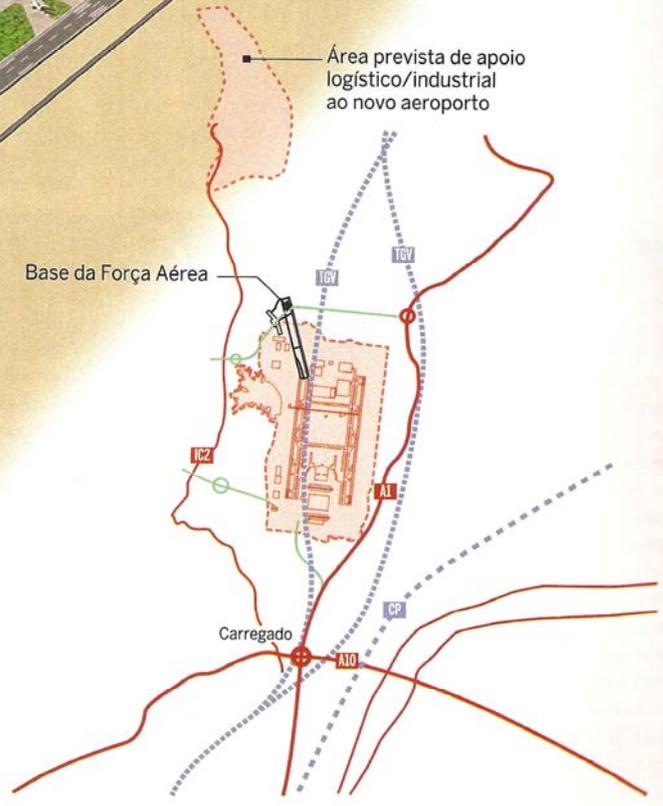


O maior avião do mundo, o **Airbus A380**, poderá aterrar no novo aeroporto de Lisboa, coisa que não pode fazer na Portela sem interromper o normal funcionamento da infra-estrutura aeronáutica. Apesar de a TAP não prever comprar este tipo de avião, será fundamental para que o novo aeroporto receba novas rotas intercontinentais de outras companhias aéreas

# GOVERNO



Previsão de movimentos por hora  
**70** máximo  
 A NAER diz que é possível atingir os 80 movimentos/hora



actualidade

TRABALHOS PARA MAIS DE UMA DÉCADA	1º Sem. 06	2º Sem. 06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17
Definição do plano estratégico para o sector das infra-estruturas aeroportuárias	█	█	█										
Definição do novo modelo regulatório	█	█	█										
Contrato de concessão para a ANA - Aeroportos de Portugal, SA	█	█	█										
Definição do modelo de transacção	█	█	█										
Definição da estrutura de gestão do projecto	█	█	█										
Definição do modelo financeiro	█	█	█										
Detalhe e aprofundamento dos relatórios técnicos	█	█	█										
Elaboração do estudo de impacto ambiental				█	█	█							
Análise custo/benefício				█	█	█							
Concurso para a construção do NAL							█	█	█	█	█	█	█
Construção do novo aeroporto							█	█	█	█	█	█	█
Definição do modelo de gestão dos terrenos da Portela							█	█	█	█	█	█	█



## Aeroporto 'perigoso' e esgotado em 13 anos

Estudos indicam que a capacidade de tráfego na Ota será igual à Portela

NUM ASPECTO todos concordarão: um aeroporto serve para fazer aterrar e descolar aviões em completa segurança. E o projecto da Ota é considerado por quem pilota aviões todos os dias como um aeroporto com grandes restrições, o que retira capacidade de tráfego. Quando questionado se a Ota será um aeroporto perigoso, o comandante da TAP, Victor Fernandes, não tem dúvidas em afirmar que sim: «A orografia do terreno, com a Serra de Montejunto e Monte Redondo, aliada a ventos difíceis, colocam dificuldades na aterragem e descolagem, aumentando o tempo de intervalo entre as duas operações e diminuindo as aterragens por hora». Para o piloto, o mais grave é que a ideia inicial de retirar o aeroporto de Lisboa de dentro da cidade não vai ser conseguida com a Ota, já que «mais de 50% do tráfego continuará a sobrevoar Lisboa a baixa altitude». O que não aconteceria se estivesse localizado na Margem Sul, onde se pode «construir um aeroporto com ventos mais favoráveis e com rotas fora do

centro urbano de Lisboa». Desde 2005 que a NAV (Navegação Aérea, empresa de gestão do espaço e do tráfego) vem alertando – em documentos internos dirigidos à NAER (empresa do Novo Aeroporto) – que a Ota apresenta uma série de condicionantes. Segundo os recentes estudos da NAV, a capacidade máxima da Ota, em condições ideais de navegação, só atingirá os 70 movimentos por hora, valores semelhantes aos actuais da Portela. Tomando como base as previsões de tráfego aéreo até 2050, efectuadas pela NAER, a NAV conclui que a Ota «atingirá a capacidade máxima em 2030». A partir de 2030 (13 anos após a inauguração), começará a haver atrasos progressivos nas chegadas e partidas e falta de resposta à procura. À partida, o modelo moderno desejável para um aeroporto construído de raiz é o de pistas paralelas, capazes de operar de forma independente. Mas, na Ota, nada disto se verificará. Como está situada num vale, entre duas elevações, os aviões só poderão descolar em frente e, para acautelar situações de emergência, a segunda pista

tem de estar disponível. O estudo fez as contas e demonstra que «o máximo de aterragens será de 40» e «o máximo de descolagens será de 30» (nunca as 80 anunciadas pelo Governo). Há ainda um conflito entre o espaço necessário à Ota e os 'corredores' usados pela Força Aérea. Segundo a NAV, a capacidade de tráfego será cortada para 50 aviões por hora se for respeitada a proposta da Força Aérea. Para a NAV, isto é inaceitável, pois criaria pontos de conflito entre fluxos de entrada e de saída de aviões. Mas os militares alertam que estarão em perigo os compromissos assumidos na NATO. Em Monte Real (base NATO), estão sediados os F-16 e Alcochete é a única carreira de tiro que permite largadas de armamento real e a realização de tiro ar-sol (pelos F-16). Este problema também se colocará se, em vez da Ota, se optar por construir o aeroporto em Alcochete, tal como é proposto no estudo patrocinado pelos empresários da CIP.

Ana Paula Azevedo  
e António José Gouveia

O ministro Mário Lino tem acusado o PSD de dificultar, junto de Bruxelas, a negociação dos fundos para a infra-estrutura, mas para quem apoia o projecto é indiferente a sua localização, desde que o Estado-membro

assim o decida. O apoio comunitário tem sido feito apenas para estudos, através dos fundos das redes transeuropeias. No entanto, ainda não está assegurado o apoio à construção, que terá de vir de um bolo de 225 mil

milhões de euros, o valor total que a Comissão Europeia pretende investir nas redes transeuropeias de transporte até 2020, incluindo o desenvolvimento rodoviário e ferroviário. Será também a este fundo que o projecto de alta velocidade ferroviária terá de recorrer para financiar as linhas Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid.

Bem diferente é a questão ambiental. Mário Lino tem assegurado que uma localização na Margem Sul «é mortífera» do ponto de vista ambiental, porque nunca Bruxelas deixaria instalar uma infra-estrutura desta natureza numa rota de migração de aves e onde existe o maior aquífero da Península Ibérica. Jorge Paulino Pereira, um dos especialistas em transportes, argumenta que «a Ponte Vasco da Gama está numa zona de protecção especial de aves e foi construída» e que o aquífero «tem uma extensão que atinge Santarém e os terrenos contíguos à Ota». E deixa no ar a pergunta: «Se o aquífero é mortífero para a Margem Sul não o será também para

## 'A Ponte Vasco da Gama está numa zona de protecção especial de aves e foi construída', refere Paulino Pereira, técnico de transportes

a Ota?». Paulino Pereira é dos muitos técnicos que defende a Margem Sul como solução para o novo aeroporto e diz que a questão ambiental é tão penosa para a Ota como para outra localização a sul do Tejo.

«É evidente que uma infra-estrutura deste tipo levanta sempre questões ambientais, mas não foi feito qualquer estudo comparativo que incluísse outras variáveis». A Comissão Europeia está a apoiar financeiramente a construção ou o alargamento de vários aeroportos no espaço europeu e nenhum deles ainda foi chumbado por questões ambientais. Por uma razão: os Estados-membros conseguem convencer Bruxelas que os projectos são demasiado estruturantes para o país para serem reprovados por questões ambientais.

### Interesse dos privados

Apesar de toda a polémica instalada, que praticamente dividiu o país a meio, o novo aeroporto de Lisboa está a despertar o inte-

## Bruxelas não se oporá a uma mudança de localização, nem esta decisão colocará o financiamento comunitário em perigo

resse de várias empresas internacionais ligadas à concessão de aeroportos. Numa apresentação do projecto, ocorrida no final de Maio, a ANA conseguiu juntar 400 interessados divididos entre Lisboa e Londres. O primeiro consórcio a demonstrar interesse foi um conjunto de empresas detidas por portugueses, a que foi chamada a 'selecção nacional', e que integra a Mota Engil e a Brisa como líderes de consórcio e os bancos BES, BCP e Caixa Geral de Depósitos.

Mas os 'gigantes' já demonstraram que querem disputar com os portugueses a construção, financiamento e exploração do novo aeroporto, como é o caso dos espanhóis da Ferrovial, através dos aeroportos britânicos, dos quais são proprietários, e os australianos da Macquarie. Uns ilustres desconhecidos para os portugueses, mas facilmente reconhecíveis se se disser que são donos da Via do Infante, no Algarve (Ferrovial), e da Lusoponte (Macquarie), em Lisboa. Os australianos são também proprietários dos aeroportos de Roma, de Bruxelas e de Copenhaga.

Neste processo de decisão, são apontados os interesses económicos mais diversificados, tais como o empenho da Lusoponte em que o aeroporto se faça na Margem Sul, porque isso iria aumentar o tráfego das pontes que atravessam o Tejo, ou dos espanhóis da Abertis, que só se disponibilizaram a investir 700 milhões de euros na plataforma logística de Castanheira do Ribatejo quando o Governo assegurou que o aeroporto seria na Ota. E se se alargar aos lóbis imobiliários, entram em linha de conta os investimentos imobiliários turísticos na região Oeste em contraponto aos que estão a ser feitos na Península de Tróia e todo o Litoral alentejano. Confrontada com esta situação, Fátima Viegas, da NAER, responde que «os interesses económicos são legítimos, mas compete ao Estado saber o que é melhor para o país. O Estado tem uma visão mais global do interesse público do que qualquer empresa». 



ANTÓNIO PEDRO SANTOS

## Um dos aeroportos mais longe do centro

Para ultrapassar a distância, será necessária ligação de alta velocidade

SEGUNDO alguns estudos, a Portela atingirá o seu limite dentro de dez anos, recebendo 15 a 16 milhões de passageiros por ano. Isto, apesar das obras que já arrancaram e que decorrerão até 2010, para a construção de um novo terminal e de um novo complexo de carga e para a ampliação do terminal de passageiros existente. Embora um estudo da Bolsa de Turismo de Lisboa (BTL) desvalorize o impacto negativo da distância, a verdade é que esta implicará um aumento das taxas e custos operacionais dos *transfers*. Num estudo da consultora Roland Berger, a distância é avaliada como um factor negativo por 70% dos profissionais do sector turístico. Segundo o mesmo inquérito, apenas 16% dos turistas colocam a hipótese de deixarem de vir a Lisboa, mas a opção pela Ota poderá

diminuir em metade as estadas de curta duração e o turismo de negócios, segmentos nos quais a facilidade de acesso ao centro da cidade é fundamental. A 53 km de Lisboa, o aeroporto da Ota será um dos mais distantes da cidade que serve. Só Stansted – um dos de Londres – fica mais longe, a 56 km. Para manter níveis de satisfação aceitáveis, será necessário apostar em ligações rápidas, que coloquem Lisboa, no máximo, a 39 minutos da Ota. Um estudo da NAER indica a possibilidade de um serviço ferroviário de alta velocidade que ligue a Ota à Gare do Oriente em 20 minutos e a Entrecampos em meia hora. Os taxistas e os operadores de carreiras de autocarros turísticos poderão ser os mais prejudicados pela localização do novo aeroporto. Ao ficarem

mais longe do centro da cidade, vão ser menos os turistas a optar pelo táxi ou a aproveitar o tempo de espera entre aviões para uma visita rápida a Lisboa. Zonas como Sintra, Estoril e Cascais poderão ser também afectadas pela construção do aeroporto na região Oeste, já que o tempo que os turistas levarão a chegar a esses destinos aumentará de forma considerável. Um estudo encomendado pela BTL à Neoturis salienta que «o cenário Ota não é ideal para a captação de turistas». É que embora apenas 4,4% dos viajantes tenham em conta a localização do aeroporto na escolha do destino de férias, 57% valorizam o tempo gasto na deslocação entre o aeroporto e o local onde estão hospedados.

M.D.