OTA - Adiar o quê?

A mitologia do chamado "Aeroporto da Ota" está a atingir dimensões de verdadeira paranóia regional. A verdade é que começam a faltar palavras para descrever aquilo a que o Eng. Luís Coimbra, técnico de aeronáutica e consultor da Câmara de Municipal de Alenquer para as questões do aeroporto, classificou recentemente como "o processo democrático menos transparente em Portugal no pós-25 de Abril."

Vamos tentar não sair da realidade! No concreto o que existe é apenas um chamado "Plano Director de Referência de Desenvolvimento Conceptual do Novo Aeroporto (Agosto 2002)"- ou seja uma ideia, os Estudos Preliminares de Impacte Ambiental de 1999, feitos sem projecto do empreendimento e que visavam auxiliar a decisão quanto à localização do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) na Ota ou em Rio Frio, uma proposta de definição do âmbito do Estudo de Impacte Ambiental apresentada em Dezembro de 2002, e é claro, o território. Não existe projecto, estudo de acessibilidades rodo e ferroviárias, estudo da operacionalidade aérea do local, estudo de impacte ambiental, ou financiamento. E claro também não existe justificação (tirar o aeroporto de dentro de Lisboa parece que já deu o que tinha a dar pois a Portela vai continuar a operar...). Apesar de todas estas carências e incertezas, a construção do "Aeroporto de Ota" tem já lançamento da primeira pedra e corte de fita marcados. Surrealista!

Voltemos à realidade e façamos uma pequena análise de cada um dos dossiers acima enunciados:

O Impacte Ambiental

O Estudo Preliminar de Impacte Ambiental (EPIA) realizado no ano de 1999, foi um auxiliar de decisão pela opção Ota por comparação com Rio Frio. Nada mais do que isso. Ao contrário do que muita gente pensa, não se tratou de um Estudo de Impacte Ambiental, pois nem sequer existia projecto apenas duas linha paralelas traçadas numa carta desde 1990, e como tal não garante a decisiva "viabilidade ambiental do projecto". As lacunas dos estudos eram demasiadas o que terá levado a comissão que avaliou o EPIA a concluir que "*as conclusões constantes nos Estudos Preliminares de Impacte Ambiental (EPIA) não são suficientes ou válidas como elementos e base para a tomada de decisão*" . Apesar disso a decisão pela localização Ota foi tomada.

Os resultados de estudos geotécnicos posteriormente realizados e citados na Proposta de Definição do Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental (PDA), comprovam uma deficiente avaliação dos impactes hidrológicos que obrigaram a alterações do projecto inicial, e dos custos económicos associados. As pistas rodaram ligeiramente e surge uma Barragem adjacente para retenção e desvio de águas superficiais. Esta complexidade detectada tinha já levado à troca dos consultores, passando da ADP/Profabril para a americana Parsons-FCG.

A elevada importância e sensibilidade dos sistemas ecológicos da área prevista para a implantação do NAL é uma realidade cada vez mais reconhecida. Por essa razão, o recentemente aprovado Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa classifica a área como "*Área Nuclear para a Conservação da Natureza" e "Corredor Ecológico Secundário*", constituindo assim uma área prioritária para a conservação da natureza da Região de Lisboa que , no dizer do PROT-AML, "*deve ver assegurada a sua protecção*".

Estão portanto previstos impactes muito significativos não só para os sistemas hídricos e ecológicos mas também para a qualidade de vida das populações da área envolvente que segundo o último censo registou um aumento de 300% em 10 anos! Numa periferia de 3 Km em torno das projectadas pistas existe actualmente uma população de cerca de 30 mil habitantes onde os estudos realizados prevêem que sejam ultrapassados os níveis legais de ruído e qualidade do ar. No âmbito do novo procedimento de avaliação de impacte ambiental, estabelece-se o carácter vinculativo da decisão ou, como é designada no diploma, da «Declaração de Impacte Ambiental» (DIA), do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do

Território, salvaguardando o primado dos valores ambientais. Este Estudo de Impacte Ambiental decisivo segundo a lei ainda nem sequer se iniciou mas já foi anunciada a data da inauguração. Surrealista!

Missing Links

Voltando ao real, o Eng. Luís Coimbra, técnico da ANA e consultor para o aeroporto surpreendeu toda a gente ao publicar em Junho passado num jornal diário, um texto de opinião em que afirmava que *"Nunca se realizaram estudos técnicos operacionais comparativos entre as duas principais hipóteses de localização - a Ota e Rio Frio - muito em especial quanto à possibilidade de operações simultâneas no sistema de pistas proposto para a Ota, local manifestamente inadequado à instalação de duas pistas paralelas separadas por 1700 metros".* Em termos de acessibilidades a coisa ainda é mais confusa! Não existe projecto apenas ideias avulsas e locais de entrada e saída do aeroporto sem qualquer justificação. Ninguém sabe por onde passarão e para onde irão, as duas linhas de bitola normal (o "shuttle") e as duas de alta velocidade (o TGV) que se pretende passar por baixo do aeroporto. Como vão passar em Vila Franca ou Alhandra ninguém diz e muito menos avaliou os custos. Esta falta de projecto global foi nítida no recente processo de avaliação de impacte ambiental do troço da auto-estrada A10 que incluía um acesso ao NAL. Os pedidos de explicações da comissão de avaliação depararam com a ausência de respostas que possibilitassem um avaliação global e cumulativa das acessibilidades necessárias ao NAL, por forma a seleccionar as alternativas com menores impactes. A comissão acabou por emitir "parecer favorável ao Corredor Sul, sem Ligação ao NAER".

No Bombarral foi o próprio Ministro a admitir que tudo está por fazer no que respeita à "engenharia" que possibilitaria o financiamento do projecto "Ota". O aumento do conhecimento das características do local já fizeram triplicar os custos (e não se fala das acessibilidades...). Segundo Carmona Rodrigues, o financiamento da EU não ultrapassará os 12% e a privatização da ANA ou a urbanização da Portela parecem postas de lado para já. Citando novamente o Eng. Luís Coimbra "*o Aeroporto da Portela tem potencialidades para se desenvolver com qualidade e baixos investimentos até ser atingida uma capacidade máxima da ordem dos 16 milhões de passageiros por ano (talvez lá para 2018-2020 segundo as mais recentes previsões internacionais). O Aeroporto da Ota poderá ser complementar à Portela, com taxas claramente diferenciadas mas simultaneamente salvaguardando-se os "direitos históricos" das Companhias que operam "dentro da Capital", sejam elas nacionais ou estrangeiras.* "

Entretanto, no concelho de Alenquer com PDM em fase de revisão, vai-se reclamando pelo levantamento das medidas preventivas que inviabilizam a construção na área envolvente do aeroporto. Diz-se que os particulares que tem os seus terrenos estão prejudicados pois não podem construir neles. Porque será que não há coragem política para se explicar aos proprietários, que as zonas envolventes dos aeroportos são locais onde não se pode construir? Surrealista!

Perante tudo isto e quando se fala em adiamento da Ota, será melhor perguntar: adiamento do quê? Também perante este estado de coisas, as datas e "confirmações" lançadas pelo ministro na reunião do Bombarral têm o mesmo valor que as confissões feitas durante os interrogatórios dos prisioneiros de guerra.

O Aeroporto da Ota já tem um estatuto de mito. Uma espécie de "Monstro de Loch Ness" que mesmo sem existir ou se perceber bem o que é, parece já movimentar milhões e é impossível dizer que não existe.

José Carlos Morais