Decisão Há um mês que o Governo sabia que a escolha iria recair sobre Alcochete e pediu ao laboratório para ser conclusivo

LNEC obrigado a optar

CRONOLOGIA

1969 - Criação do Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa (GNAL), com o objectivo de empreender, promover e coordenar a sua construção

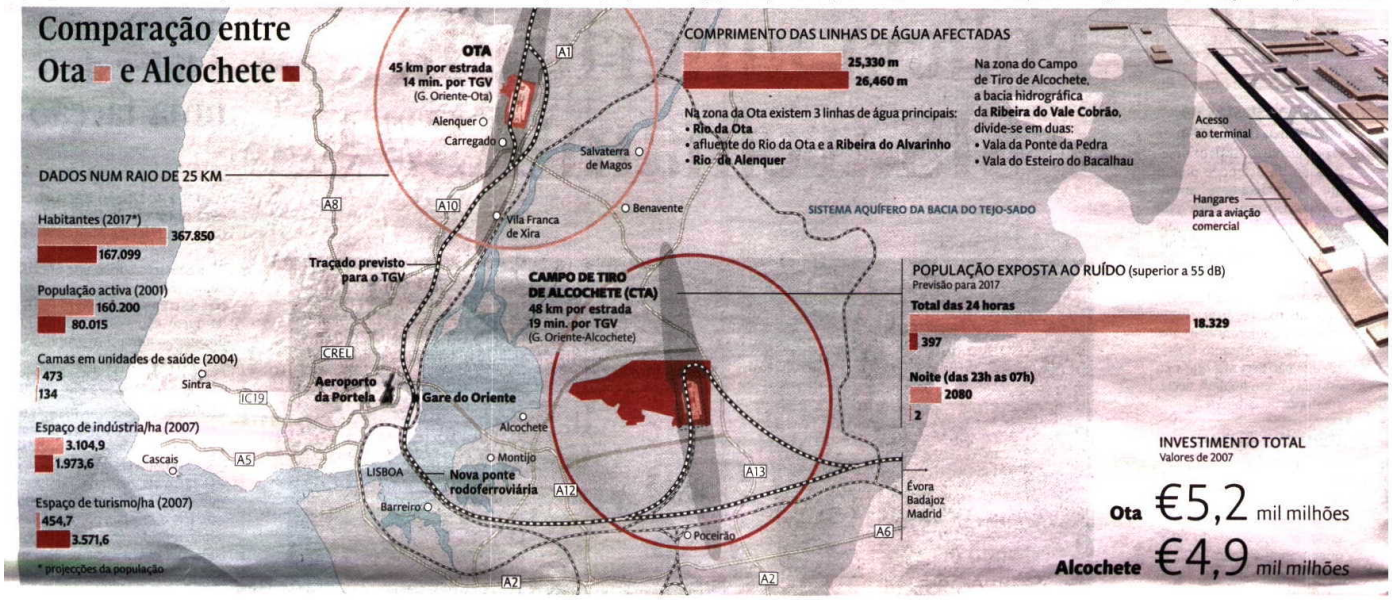
1972 - Os estudos preliminares indicaram como possíveis localizações a Fonte da Telha, o Montijo, Porto Alto e Rio Frio

1978-1982 – A hipótese de localização na zona da Ota surgiu em estudos promovidos pela ANA (Aeroportos e Navegação Aérea)

1998 – Foram realizados estudos comparativos para duas possíveis localizações: Ota e Rio Frio

1999 – O Governo tomou a decisão de seleccionar a zona da Ota para a localização do NAL

2005 – Foram apresentados diversos estudos sobre a viabilidade de manutenção do Aeroporto da Portela



Textos **CRISTINA FIGUEIREDO** e **HELDER C. MARTINS**
Infografia **ANA SERRA** e **JAIME FIGUEIREDO**

José Sócrates pediu ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil que fosse o mais explícito possível nas conclusões do seu estudo comparativo da Ota e de Alcochete. O primeiro-ministro enfatizou ao grupo de trabalho chefiado por Matias Ramos a necessidade de um estudo claro que facilitasse a decisão final do Governo.

Ficou assim facilitada a tarefa de Mário Lino: o ministro das Obras Públicas tomou a decisão ao serão de quarta-feira, no próprio dia em que recebeu "a versão completa" do estudo encomendado há sete meses. Bastou-lhe para tanto ler o sumário executivo, ou seja, apenas 20 das 300 páginas do relatório, e reter sobretudo a sétima conclusão onde se lê, preto no branco, que "a localização do NAL na zona do Campo de Tiro de Alcochete (CTA) é a que, do ponto de vista técnico e financeiro, se verificou ser, globalmente, mais favorável". Seguiu-se o esboço do despacho que seria aprovado, no dia seguinte, em Conselho de Ministros.

Mas Alcochete, sabe-se agora, começou a ganhar vantagem no espírito de Sócrates logo a partir do momento em que este tomou conhecimento do estudo da CIP, do facto de a Defesa estar disponível para abdicar do campo de tiro e de os terrenos pertencerem todos ao Estado. E há pelo menos um mês (aquando da primeira data prevista para a entrega do estudo) que o Executivo sabia em que direcção apontavam as análises do LNEC.

Em São Bento garantem que ninguém solicitou o adiamento da data inicial de divulgação do estudo — que, a ter-se mantido, teria coincidido com a semana da aprovação do Tratado de Lisboa —, mas reconhece-se que o facto de ainda faltarem detalhes a um dos sete critérios aplicados à comparação das duas localizações permitiu ganhar um precioso tempo para matar dois coelhos de uma só cajadada: não ofuscar o grande sucesso da Presidência da União Europeia e ganhar tempo para analisar em profundidade o que, por essa altura, o LNEC já tinha concluído.

As razões da escolha

O LNEC realçou que é possível construir um aeroporto na Ota ou no Campo de Tiro de Alcochete, que dista cerca de 10 quilómetros do centro da vila e cujos 7500 hectares estão nos concelhos do Montijo e Benavente.

"Em termos conclusivos, face aos resultados da análise comparada e na hipótese de ser atribuída igual importância a cada um dos factores analisados a localização do NAL no Campo de Tiro de Alcochete é a que, do ponto de vista técnico e financeiro, se verificou ser globalmente mais favorável", lê-se no relatório do LNEC. Mário Lino optou por manter a conclusão dos técnicos do Laboratório sem atribuir qualquer diferenciação política na ponderação dos sete factores.

O Campo de Tiro de Alcochete acabou por vencer em quatro dos sete: segurança, eficiência e capacidade de tráfego aéreo; sustentabilidade dos recursos naturais e riscos; competitividade e desenvolvimento económico e social; avaliação financeira. A Ota ganhou na conservação da natureza e biodiversidade; sistemas de transportes terrestres e acessos e Ordenamento do Território.

Uma nova travessia do Tejo para comboio e automóveis entre Chelas e o Barreiro, um investimento de 4.926,6 milhões de euros e uma criação de valor da ordem dos 19.886 milhões de euros, são alguns dos principais aspecto que relevam da escolha de Alcochete.

Quanto aos próximos passos a dar, a chamada Avaliação Estratégica Ambiental, o presidente do LNEC, Carlos Matias Ramos afirmou que "com a informação do relatório pode fazer-se a avaliação ambiental estratégica sem grande dificuldade. Esgotámos o que havia de disponível e criámos informação nova".

A este propósito, Mário Lino disse que iria começar a extrair do relatório do LNEC a informação necessária para este passo que a lei obriga e dar início aos 30 dias de consulta pública.

A comparação entre a Ota e Alcochete obrigou a uma paragem de nove meses no processo do novo aeroporto. "Estamos a rever o cronograma, mas queremos lançar o concurso de construção em 2009. Estou convicto que o aeroporto estará pronto em 2017, ou antes", acrescentou o ministro.

Quanto às acessibilidade ao novo aeroporto, a secretária de Estado dos Transportes Ana Paula Vitorino, salientou que "em termos de terceira travessia do Tejo e de alta velocidade existe já uma

ALCOCHETE vs. OTA

ALCOCHETE	OTA
⊕ Na **segurança, eficiência e capacidade das operações de tráfego aéreo**, e apesar de carecer de estudos mais aprofundados, o local permite cerca de 100 movimentos de aviões por hora — contra 70 na Ota — e permite a expansão	⊕ Na óptica da **conservação da natureza e biodiversidade**, o LNEC considera que apesar dos dois locais terem impactos potenciais muito negativos, eles serão menos desvantajosos na Ota em termos de redução do valor ecológico do território
⊕ Em termos de **sustentabilidade dos recursos naturais** o reordenamento das linhas de água nesta zona são menos complexos e por isso de menor risco e custo do que na zona da Ota. Permite também uma menor movimentação de terras	⊕ No campo dos **transportes terrestres e acessibilidades**, a Ota está melhor integrada na rede rodoviária e ferroviária. O LNEC considera que Alcochete necessita de ajustamentos como a inclusão de automóveis na ponte ferroviária e a ligação ao TGV
⊕ A nível de **desenvolvimento económico-social e competitividade** existe uma vantagem global nesta zona, sobretudo no que toca à criação de uma cidade-aeroporto, e à optimização das condições para desenvolver o projecto.	⊕ Em termos de ordenamento do território e desenvolvimento regional e empresarial esta localização valoriza o sistema urbano do Oeste e Centro Litoral e também a actividade turística destas regiões
⊖ No **ordenamento**, a zona de Alcochete tem como principal vantagem a recuperação da zona industrial de Setúbal e um melhor contributo para o desenvolvimento económico do Alentejo (eixo Vendas Novas-Évora-Elvas) e Alentejo Litoral	⊖ Como **principal desvantagem da localização na Ota** para o LNEC surge a dificuldade de expansão do aeroporto e a criação da cidade aeroportuária. Em menor grau, um mais fraco impulso ao desenvolvimento do Alentejo
⊕ Como factor positivo o estudo destaca que o **investimento** total é de 4.926,6 milhões de euros (preços de 2007) e a criação de valor esperada de 1.655,28 milhões de euros.	⊖ **Investimento** total 5.191,2 milhões de euros (a preços de 2007); criação de valor 1.655,28 milhões de euros.

Reacções

Conhecida a decisão do Governo, multiplicaram-se as declarações de políticos, técnicos, autarcas e operadores

JOSÉ MANUEL VIEGAS
responsável pelo estudo da CIP
"Estou satisfeito com o resultado. O Governo quis parar para pensar e pôs uma instituição pública a ajudá-lo, uma opção que demonstra a maturidade da democracia portuguesa".

RUI MOREIRA
presidente da Associação Comercial do Porto
"Parece-me uma excelente decisão para Portugal. É uma solução de compromisso entre o estudo da ACP e o da CIP". Rui Moreira defendia a opção 'Portela + Montijo', mas admitia a alternativa 'Portela + Alcochete'.

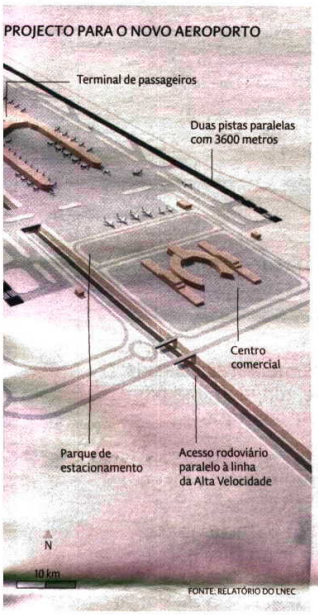
LUÍS FILIPE MENEZES
líder do PSD
Defensor da 'Portela+1' desde 2006, Menezes aplaudiu o "dito por não dito" de Sócrates, mas foi discreto a agarrar os louros pela queda da Ota (que reconheceu serem de Marques Mendes). Propõe apoios para a zona Centro, pelas expectativas frustradas.

FILIPE DURVAL RIBEIRO
presidente da Associação de Pilotos de Linha Aérea
"Em termos aeronáuticos é a melhor solução. Na orografia, não há comparação possível; não há restrições de mau tempo; e tem capacidade de expansão".

Mário Lino e a mudança de opinião sobre a margem Sul

"Teria sido burrice não considerar Alcochete"

2007/08 – O Governo mandatou o LNEC para elaborar uma análise técnica comparativa e decidiu construir o NAL no Campo de Tiro de Alcochete



solução sólida que ainda vamos aperfeiçoar em colaboração com técnicos que participaram no estudo da CIP", disse a Secretária de Estado dos Transportes, Ana Paula Vitorino.

Pensada para a travessia de comboios de alta velocidade, a nova travessia ao incluir automóveis obrigará a uma negociação do contrato de concessão com a Lusoponte. O ministro lembra que a Lusoponte tem um contrato de concessão que lhe dá o exclusivo da exploração de pontes a jusante de Vila Franca. "A concessionária poderá controlar o processo desde a construção, podemos entregar apenas a exploração. Ou, de acordo com pareceres que temos nem fazer nada disso. E aí haverá lugar a indemnização", afirmou Lino. O aeroporto em Alcochete gera um grande volume de tráfego que nunca tinha sido pensado em anteriores negociações com a Lusoponte. "Se tomar uma medida que reduz o tráfego tenho que indemnizar, mas a inversa também tem que ser verdadeira". O ministro não quis adiantar mais pormenores dizendo apenas que a nova situação vai ser analisada em conjunto com a Lusoponte.

João Cravinho não comenta

O antigo ministro das Obras Públicas de António Guterres, responsável pela decisão, em 1999, da construção do novo aeroporto na Ota, não comenta a mudança de posição do Executivo, alegando ainda não ter lido o relatório. Mas há pouco mais de um mês, em resposta a um pedido do Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra, o agora administrador do BERD, voltou a sustentar as razões pela sua opção pela localização do NAL na margem norte do Tejo, num estudo cujas conclusões escritas estão disponíveis no «site» do CES.

OUTROS ASSUNTOS

REMODELAÇÃO

"Não penso muito nisso. É como as setas para baixo, é uma opinião. Há pessoas mais afectadas por uma seta para baixo do que por um artigo de opinião, nunca percebi porquê"

CARREIRA

"A minha carreira já acabou e estou muito satisfeito com a vida (...) Durmo bem, não tenho insónias, como bem, estou perfeitamente à vontade e com grande entusiasmo"

LNEC

"Tutelo o LNEC, mas pode ter a certeza que nunca ("jamais"!) falei com o Laboratório, fosse para escolher as pessoas fosse para dar orientações"

INTERESSES

"Todos os sítios movem interesses; nunca pusemos essa questão"

TRÁFEGO AÉREO

"Em Nova Iorque há 80 aviões para descolar ao mesmo tempo — pode-se funcionar assim, mas não é normal"

P Deve-se no adagio 'nunca digas nunca'?

R A questão não é dizer nunca. Eu também tive dúvidas sobre a opção Ota, quando cheguei ao ministério. Mas, depois de analisar os relatórios e os estudos e eles me responderem claramente às minhas perguntas, conformei-me. A partir daí, convicto de que o país precisa de um novo aeroporto, empenhei-me nisso, como é minha obrigação. O que aparecesse a perturbar eu tinha de pôr de lado, a não ser que tivesse credibilidade e fundamentação, como sucedeu com o estudo da CIP. Seria burrice não o considerar.

P Mas chegou a dizer: na margem Sul, «jamais».

R Vocês conhecem essa história: estava num almoço com economistas, uma coisa muito informal, e referia-me a um conjunto de personalidades da área do Ambiente que me tinha dito isso, numa altura em que as localizações de que se falava eram Poceirão e Faias. E se é um facto que sou muito teimoso quando estou convicto de que tenho razão, não me apego a nenhuma posição que tenha tido no passado se me provarem (e eu sou aberto a ouvir!) que há uma solução melhor.

P Alcochete, portanto, não é uma derrota.

R Não. Quem propôs que se parasse o processo da Ota fui eu e fi-lo muito pouco tempo depois de receber o estudo da CIP. E fui eu quem escolheu o LNEC, enquanto entidade fidedigna, para fazer o estudo comparativo.

P Pediu ao LNEC que retirasse conclusões claras?

R Pedi, se fosse possível. Às vezes não é. E o LNEC achou que tinha condições para ser claro. Repare, qualquer dos sítios responde às exigências de carácter técnico e financeiro. As diferenças (de custos) não são muito grandes. mas Alcochete é melhor.

P Sendo agora evidentes as vantagens de Alcochete, por que é que ninguém pensou nisso antes?

R Não é de agora. Até ao 25 de Abril, e mesmo depois, o campo de tiro era intocável, tabu da estratégia de defesa nacional. Quando a Defesa diz que está disponível para sair dali, já se podia estudar. O governo podia ter-se lembrado de uma série de outras localizações? Podia. Até Paulo Portas, ministro da Defesa que mandava no Campo de Tiro, podia ter-se lembrado!

P Sabe quem financiou o estudo da CIP?

R Essa questão tem relevância mas não para a escolha do melhor sítio. Eu próprio disse ao presidente da CIP para ser ele a dar a cara; nós não precisávamos de conhecer a identidade dos patrocinadores daquele estudo.

P A decisão preliminar pode ser revertida?

R Só posso torná-la definitiva depois de Avaliação Ambiental Estratégica, é o que diz a lei. Não é expectável que se volte atrás.

P A Portela esgota antes de 2017?

R Esgotar é relativo. Aquilo não é uma caixa. O aeroporto na Portela está previsto funcionar até 16/17 milhões de passageiros (com obras), com condições. Se os atingir em 2011 ou 2012, tem de se apertar mais. Tem de ser navegação à vista...

P Há compensações para a zona da Ota?

R É um problema. As populações de Alenquer, Vila Franca e Azambuja tiveram os terrenos com restrições de utilização durante 10 anos. É legítimo que se sintam defraudadas. Temos de encontrar uma forma de conseguir contributos positivos para o desenvolvimento desta zona. E estamos disponíveis para o analisar.

P E os proprietários?

R Não se trata de indemnizações aos proprietários. Assim que desbloquear o processo, a primeira coisa que vou fazer é levantar essas medidas restritivas.

P E vai criá-las em Alcochete?

R Não, o aeroporto ocupa uma parte pequena da reserva do Campo de Tiro.

P Essa também foi a razão de fundo para a opção por Alcochete?

R Não, porque também vai ter custos. Vamos ter de pagar terrenos para um campo de tiro da Força Aérea noutro sítio. Talvez na Ota... estou a brincar...

P António Costa disse ontem que é natural a mudança de pastas de alguns ministros desgastados.

R Não ouvi. Várias pessoas têm dito isso.

P Sente-se desgastado?

R Não, mas essa avaliação é feita pelo primeiro-ministro. É bom haver estabilidade e haver mudanças quando elas se justificam. Habituámo-nos a muitas mudanças e as oposições também se habituaram a reclamar remodelações de ministros.

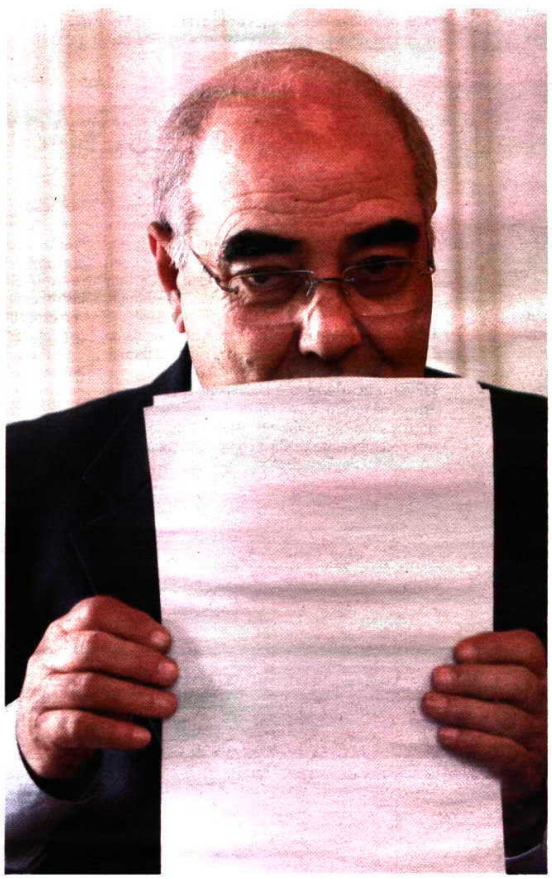
P O senhor espera poder lançar a primeira pedra do aeroporto?

R Não encaro isto como carreira. Estou aqui porque fui convidado e aceitei. Vim com entusiasmo mas não estou preso, não estou nada dependente disto.

P Este é um momento de viragem? As obras públicas vão relançar a economia?

R São muito importantes, o que não justifica fazer obras só por fazer. Alta Velocidade, novo aeroporto, rede rodoviária, plataformas logísticas, aeroporto de Beja, obras na Portela, electrificação, rede convencional do caminho-de-ferro, expansão de metropolitanos, etc. São quatro mil milhões de euros em concursos, na maioria prontos até ao final de 2009. Não me admira que este Governo tenha sido o que mais quilómetros de IPs e ICs lançou (mais de mil até Março) e isso vai animar a economia. **C.F.** e **H.C.M.**

cfigueiredo@expresso.pt



Ler versão integral em: **www.expresso.pt**

ANTÓNIO JOSÉ GANHÃO
presidente da Câmara Municipal de Benavente
"É a melhor opção para o país, mas não vamos permitir que nos transformem em mais um 'dormitório' de Lisboa nem abdicar da zona de protecção ambiental do estuário do Tejo".

JOAQUIM RAMOS
presidente da Câmara Municipal da Azambuja
"Não vamos ficar de braços cruzados. A região deve ser compensada".

TOMAZ METELLO
presidente da Euroatlantic
"O aeroporto da Portela deveria ser mantido para um tráfego diferenciado ou como terminal só para companhias nacionais", admite o responsável pela maior transportadora aérea privada portuguesa.

FRANCISCO VANZELLER
presidente da CIP
"A decisão foi construída de uma forma inteligente. Regozijo-me que o sistema tenha funcionado e que tudo tenha sido feito segundo as regras. Não foi uma decisão tomada na rua nem por contestação".

LUÍS MARQUES MENDES
ex-líder do PSD
Santana Lopes elogiou-o e Menezes mencionou-o. Não é caso para menos. O ex-líder do PSD liderou a cruzada anti-Ota e mostrou-se "especialmente satisfeito" com o recuo do Governo: "O bom senso e a responsabilidade impuseram-se à teimosia. Valeu a pena.

Sócrates já preferia Alcochete há um mês

O primeiro-ministro pediu conclusões claras ao LNEC. Há um mês que sabia que elas apontavam Alcochete

A margem sul começou a ganhar vantagem sobre a Ota no espírito do primeiro-ministro a partir do momento em que, com a divulgação do estudo da CIP, a Defesa se mostrou disponível para abandonar o campo de tiro. Com o conhecimento de uma primeira versão (ainda incompleta) do estudo do LNEC, há um mês, a decisão ficou praticamente tomada. P2