

Terrenos onde poderá vir a ser construído o aeroporto da Ota

DANIEL ROCHA



PSD e ex-ministros Portela com Alcochete ganha adeptos

Luísa Pinto

● Uma mistura das recomendações do estudo encomendado pela Associação Comercial do Porto (ACP) com as conclusões do trabalho mandado fazer pela Confederação da Indústria Portuguesa (CIP): esta poderá muito bem vir a ser a posição defendida pelo PSD sobre o novo aeroporto para Lisboa. Ou seja, mantém-se a Portela, que será apoiada na margem sul por um novo aeroporto em Alcochete, que será construído de uma forma evolutiva, em função das necessidades de crescimento.

O líder do partido, Luís Filipe Menezes, deverá anunciar nos próximos dias a solução que seria adoptada pelo PSD se fosse Governo. Menezes esteve ontem à tarde reunido com antigos ministros e secretários de Estado de governos "laranja", bem como com antigos gestores de empresas ligadas aos transportes (como Cardoso e Cunha da TAP, Braancamp Sobral, da Refer, e António Ramalho, da CP). E a opção de construir o aeroporto em Alcochete, de uma forma evolutiva, a par da manutenção e rentabilização do aeroporto da Portela foi uma das posições ali defendidas.

O presidente do PSD, Luís Filipe Menezes, vai tomar uma posição pública "nos próximos dias", antecipando-se às conclusões que vão ser apresentadas pelo LNEC, a quem foi dado mais um mês para terminar a sua análise comparativa. Depois de ter ouvido as explicações dos autores dos estudos das três alternativas que



Luís Filipe Menezes vai anunciar qual seria a solução para o novo aeroporto se o PSD fosse Governo

Ambiente e acessos rodoviários são argumentos contra Alcochete

Defensores da Ota defendem localização desmontando críticas e apontando baterias ao estudo sobre o Campo de Tiro de Alcochete

Ana Fernandes

● A especulação imobiliária na margem sul e o papel do futuro novo aeroporto de Lisboa na estratégia de posicionamento internacional de Portugal numa era de globalização são, na opinião dos defensores da Ota, os problemas da localização do aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete. A tudo isto acrescem os problemas ambientais, salientaram os participantes de um seminário que ontem decorreu em Lisboa, organizado pelo Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra.

A questão central dos defensores da Ota tem a ver com o futuro do país delineado no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), publicado em Setembro. Este seria contrariado com uma localização do aeroporto na margem sul, servindo menos habitantes, com piores acessibilidades e acabando por se tornar um aeroporto com interesse regional e não nacional, sublinharam vários dos oradores.

João Cravinho, que era ministro das Obras Públicas na altura da decisão sobre a Ota, foi dos mais veementes na defesa desta opção. Descartando, por várias razões, a possibilidade de o aeroporto de Pedras Rubras (Porto) se conseguir tornar num *hub* para o

Noroeste da península, aconselhou a que o Porto se "deixe de fantasias", mobilizando-se, em contrapartida, para apoiar uma localização que responda às suas necessidades.

E estas prendem-se com a sua própria sobrevivência: "O grande problema temos de assegurar que há um desenvolvimento simbiótico entre os dois grandes pólos urbanos nacionais - Lisboa e Porto -, o que só é possível com um aeroporto a norte", adiantou Cravinho.

Alegando sempre a falta de acessos a um eventual aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete, José Reis, da Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, sublinhou que a barreira Tejo irá sempre obrigar a travessias fluviais concessionadas, o que custaria 150 milhões de euros por ano aos utentes, segundo um estudo de 1999. Por contraste, a Ota é servida por várias vias alternativas, pagas e não pagas, sublinhou.

Para Fernando Santana, da Universidade Nova e que liderou a equipa que fez o estudo prévio de impacto ambiental de Ota e Rio Frio, os problemas que chumbaram na altura a margem sul mantêm-se no campo de tiro. Para o comprovar, mostrou

Críticas a Cavaco

Quem pretende lutar contra a corrupção não poderia ter agido como o Presidente da República fez, aceitando estudos que não se sabe por quem são financiados, disse ontem João Cravinho, numa referência directa ao estudo encomendado pela Confederação da Indústria Portuguesa (CIP) que dá o Campo de Tiro de Alcochete como a melhor localização para o novo aeroporto de Lisboa. "Num país decente, não é aceitável que um estudo sobre o mais importante investimento a fazer seja financiado por gente que não se quer dar a conhecer", disse. Não se conhecem todos os financiadores do estudo da CIP, embora alguns nomes sejam públicos, casos de Joe Berardo, Alexandre Patrício Gouveia, Carlos Barbosa e Alfredo de Mello. A Lusoponte, que tem a concessão de todas as pontes construídas e por construir de Vila Franca até ao mar, é também apontada como um dos financiadores.

vários excertos do estudo da Confederação da Indústria Portuguesa onde estes problemas são apontados.

Para este professor, assim como para João Cravinho, o grande problema do aeroporto a sul é a especulação imobiliária que gerará. "Final, o que é que queremos? Trocar um património valiosíssimo que ali temos e está preservado por causa de uma movimentação de terras?", questionou Santana.

Este orador referia-se a uma das principais críticas à Ota, que tem a ver com o enorme aterro que ali tem de ser feito para se construir o aeroporto. Mas Manuel Porto, da Universidade de Coimbra, garantiu ter informações de que um dos problemas com que o LNEC se está a deparar em Alcochete é precisamente a compactação de terras necessária num terreno onde o aquífero está perto da superfície.

Coube a Paul Willis, consultor em navegação aérea, descartar outra das críticas à Ota, mostrando dados que dizem que o aeroporto ali poderá chegar aos 62 milhões de passageiros por ano em 2072. "Mas faz sentido pensar que queremos um aeroporto para 100 milhões, ou seja, dez vezes a população do país?", perguntou Artur Ravara, que já foi presidente do LNEC e para quem este é um falso problema.

surgiram à Ota (Alcochete, Portela+1, e Pinhal Novo), Luís Filipe Menezes limitou-se a dizer que a solução de construção "evolutiva" lhe parecia ser a mais sensata e a que melhor serve para não hipotecar os recursos financeiros do país.

O presidente do PSD afirmou, ainda, que os critérios em que a análise do partido vai assentar se baseiam em princípios "gerais" que têm em conta o custo, a competitividade para Lisboa, a segurança e a sustentabilidade ambiental. As questões económicas e ambientais estarão também, entre os parâmetros que estão a ser comparados pelos técnicos, nacionais e internacionais, que foram contratados pelo LNEC, apesar de os critérios de análise que estão em cima da mesa não terem ainda sido divulgados. Ontem, a SIC citava fontes do LNEC para adiantar que se a localização Alcochete seria a economicamente mais vantajosa, a solução Ota seria ambientalmente menos penalizadora. Na opinião do presidente do PSD, e depois da maratona de contactos que protagonizou nos últimos dois dias, "a solução Montijo parece ser a menos exequível".