

*Colóquios
e Conferências
Parlamentares*



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Título _ **O Novo Aeroporto Internacional de Lisboa – Volume 1**

11 de Junho de 2007

Organização _ Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Apoio técnico e secretariado _ Nuno Cunha Rolo e Arminda Grave

Transcrição _ Divisão de Redacção e Apoio Audiovisual da Assembleia da República

Coordenação editorial _ Conceição Garvão e Fernando Sequeira

Projecto gráfico e paginação _ P-06 Atelier, Ambientes e Comunicação, Lda.

Fotografia _ Luís Saraiva

Edição _ Divisão de Edições da Assembleia da República

Impressão _ Textype

Tiragem _ 2 000 exemplares

Depósito Legal _ 265 341/07

ISBN _ 978-972-556-442-4 (2 volumes)

Lisboa, Setembro de 2007

© Assembleia da República. Direitos reservados nos termos do art.º n.º 52 da Lei n.º 28/2003, de 30 de Julho.

**o novo
Aeroporto
Internacional
de Lisboa
volume 1**

colóquio

Assembleia da República, 11 de Junho de 2007

i

índice

Abreviaturas #06

Introdução

Presidente da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações _ Deputado Miguel Relvas #09

Sessão de abertura

Presidente da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações _ Deputado Miguel Relvas #14

Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações _ Mário Lino #18

I Painel

O novo aeroporto internacional de Lisboa: opções

Moderadora: Vice-Presidente da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações _ Deputada Irene Veloso (PS) #30

Oradores:

Paula Alves _ Representante da NAER – Novo Aeroporto, S.A. #30

General José Lopes _ Engenheiro de Aeródromos da Direcção-Geral de Infra-estruturas do Ministério da Defesa Nacional #58

Prof. Doutor José Manuel Palma _ Professor Auxiliar da Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação #72

Prof. Doutor Paulino Pereira _ Professor Associado do Departamento de Engenharia e Arquitectura do Instituto Superior Técnico #98

Debate #151

Abreviaturas

ACI – Conselho Internacional de Aeroportos (<i>Airports Council International</i>)	
ADFER – Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário	
ADP – Aeroportos de Paris	
AIA – Avaliação de Impacte Ambiental	
AML – Área Metropolitana de Lisboa	
ANA – Aeroportos e Navegação Aérea	
APPLA – Associação de Pilotos Portugueses de Linha Aérea	
CAIA – Comissão de Avaliação de Impacte Ambiental	
CAT III – Categoria	
CEE – Comunidade Económica Europeia	
CIP – Confederação da Indústria Portuguesa	
COS – Carta de Ocupação do Solo	
CP – Comboios de Portugal	
CREL – Circular Regional Externa de Lisboa	
CRIL – Circular Regional Interna de Lisboa	
DRASTIC – Índice de vulnerabilidade dos aquíferos:	
Depth to water table	– D
Net Recharge	– R
Aquífer material	– A
Soil type	– S
Topography	– T
Impact of the vadose zone	– I
Hydraulic conductivity	– C
EC – Comunidade Europeia (<i>European Community</i>)	
EP – Estradas de Portugal, E.P.E.	
EPAL – Empresa Portuguesa das Águas Livres, S.A.	
EPIA – Estudos Preliminares de Impacte Ambiental	
GNAL – Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa	
IC – Itinerário Complementar	
ICAO – Organização da Aviação Civil Internacional (<i>International Civil Aviation Organization</i>)	
IE – Infra-estrutura	
IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.	
INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.	
IP – Itinerário Principal	
IPEAS – Instituto de Pesquisas e Experimentação Agropecuária do Sul	
ISEG – Instituto Superior de Economia e Gestão	
IST – Instituto Superior Técnico	
LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil	
MS – Estado-membro (<i>Member State</i>)	
NAER – Novo Aeroporto, S.A.	
NAL – Novo Aeroporto de Lisboa	
NATO – Organização do Tratado do Atlântico Norte	
NAVE – Navegação Aérea de Portugal, E.P.E.	
NUT III – Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos	
OGMA – Oficinas Gerais de Material Aeronáutico	
PDM – Plano Director Municipal	
PIB – Produto Interno Bruto	

PILAV – Piloto Aviador da Força Aérea
PRACE – Plano de Reestruturação da Administração Central do Estado
PRN – Plano Rodoviário Nacional
PROT-AML – Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa
QCA – Quadro Comunitário de Apoio
RAF – Reabilitação Ambiental e Funcional
RAVE- Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.
REFER – Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.
REN – Rede Eléctrica Nacional
SCUT – Sem custo para o utilizador
SIG – Sistema de Informação Geográfica
TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A.
TGV – Comboio de Alta Velocidade (*Train à grande vitesse*)
ZPE – Zona de Protecção Especial

i

introdução

Num momento histórico em que os mais diversos problemas que afectam o quotidiano das sociedades contemporâneas se fazem sentir à escala mundial ao ponto de se perspectivar, num futuro cada vez menos distante, um mundo único e indivisível, importa não olvidar o conjunto de possíveis consequências sociais, económicas e políticas decorrentes de uma tal transformação.

Independentemente da controvérsia que uma tal concepção possa fazer eclodir ao nível da sociedade política, torna-se indispensável, pelo menos, reconhecer que o mundo global de hoje alargou extraordinariamente os parâmetros tradicionais em que se desenvolvia a comunicação entre os povos ao ponto de ter operado uma redução drástica do tempo e do espaço nas relações sociais e humanas.

A discussão relativa à problemática do " Novo Aeroporto Internacional de Lisboa", independentemente da galvanização da opinião pública e de marcar a agenda política nacional, assume, deste modo, uma importância que exige e impõe uma visão integrada e multidisciplinar focalizada não apenas na importância do investimento público a efectuar e nas repercussões económico/financeiras de curto e médio prazo como também no próprio modelo de desenvolvimento estratégico do País.

Neste contexto, a Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, atenta a especial relevância nacional do tema, decidiu levar a efeito um conjunto de importantes iniciativas de que se destacam a realização de um Colóquio e duas audições parlamentares.

Órgão legislativo e político por excelência, era imperativo da Assembleia da República acompanhar, quer do ponto de vista técnico quer do ponto de vista político, as discussões em torno de toda a questão, assumindo

natural acuidade os aspectos ligados às opções de localização do novo aeroporto e os critérios e modalidades de financiamento da respectiva gestão.

O Colóquio, realizado em 11 de Junho/2007, constituiu, pois, um magnífico fórum de participação política e técnica que permitiu uma reflexão e um debate de profundo alcance, atentos os contributos não só de alguns dos mais reputados especialistas e cientistas na matéria como também dos representantes de todos os grupos parlamentares.

Complementarmente, a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações recebeu, em audição, respectivamente a 10 e 11 de Julho, os insignes responsáveis do estudo patrocinado pela Confederação da Indústria Portuguesa sobre "Localizações alternativas para o novo Aeroporto de Lisboa", bem como o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, na pessoa do seu Presidente e do Director do Departamento de Transportes, a propósito do estudo comparativo a realizar acerca das alternativas ao Novo Aeroporto de Lisboa. Ciente da importância nacional da temática em apreço, a Assembleia da República testemunha, através da publicação ora em apreço, todos estes inestimáveis contributos que, com transparência democrática e de forma serena, certamente coadjuvarão uma balizada decisão final.

Aproveito esta ocasião para, mais uma vez, agradecer a todos os participantes, Deputados, Oradores e Convidados, não olvidando os colaboradores da Assembleia, da Comissão e dos grupos parlamentares, cuja ajuda e apoio se revelaram imprescindíveis ao sucesso das realizações.

Palácio de S. Bento, 20 de Julho de 2007

Miguel Relvas, Presidente da Comissão de Obras Públicas,
Transportes e Comunicações

a

sessão de abertura



Da esquerda para a direita: Mário Lino, Irene Veloso e Miguel Relvas.

O Sr. Presidente da Comissão de Obras Públicas Transportes e Comunicações (Deputado Miguel Relvas): – Srs. Oradores Convidados, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Minhas Senhoras e Meus Senhores, Sr.^{as} e Srs. Jornalistas: As minhas primeiras palavras são para dar as boas-vindas a todos os presentes e para vos agradecer a participação neste Colóquio, organizado pela Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, subordinado ao tema “O novo aeroporto internacional de Lisboa”.

Queria, igualmente, saudar o Sr. Ministro e agradecer-lhe o facto de ter aceite o nosso convite para intervir nesta sessão de abertura.

Ao levar a cabo este evento, a Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações está a prestar ao país, como é, aliás, obrigação sua, um serviço de relevo. É que, julgo poder dizê-lo, a realização deste Colóquio é, em simultâneo, necessária, importante e oportuna.

É uma realização necessária no que toca ao contributo que a Assembleia da República deve dar para a discussão deste tema. Nenhum de nós ignora, evidentemente, que a decisão sobre o eventual novo aeroporto de Lisboa vai para além das competências deste Parlamento. Mas outros factos há de que também temos de ter consciência. Desde logo, há matérias sobre as quais o Parlamento terá mesmo de se pronunciar porque incluídas no rol dos seus poderes. Mas, sobretudo do ponto de vista político, seria impensável manter a Assembleia da República alheada de uma discussão que assume um carácter extraordinariamente relevante para o futuro do nosso país.

Esta é a Casa da democracia. Este é o órgão que representa todos os cidadãos portugueses. Esta é a instituição na qual têm assento a pluralidade das correntes de opinião com expressão relevante na nossa sociedade.

Mais do que exercer um direito, o que hoje aqui fazemos é cumprir uma obrigação, a obrigação de trazer para o centro da agenda parlamentar as questões que mais interessam aos nossos compatriotas, que mais os preocupam, porque, desnecessário seria dizê-lo, a questão do novo aeroporto de Lisboa é, seguramente, uma delas.

Este Colóquio é, ao mesmo tempo, uma iniciativa importante, porque assenta numa participação política e técnica muito alargada e vai permitir, com base na diversidade dos pontos de vista presentes, uma reflexão séria e aprofundada. De facto, a par da intervenção dos representantes de todos os grupos parlamentares, que ocupará o derradeiro painel, contaremos com a presença de alguns dos mais reputados especialistas nacionais, cientistas qualificados, que nos trarão a sua abordagem quanto a duas temáticas decisivas para delinear uma opinião fundada e racional: as opções que se colocam para a localização do aeroporto e os aspectos relacionados com os critérios e modalidades de financiamento de gestão.

Por fim, estamos perante um debate inequivocamente oportuno. A oportunidade é evidente para todos, mas, se dúvidas existissem quanto a isso, alguns factos recentes se encarregariam de as eliminar.

Refiro-me, em primeiro lugar, às declarações do Sr. Presidente da República, apelando a uma intervenção activa do Parlamento, em ordem a permitir o aprofundamento do debate sobre o tema do novo aeroporto.

Mas penso, igualmente, na atitude do Sr. Presidente da Assembleia da República, ao solicitar ao Governo o envio do conjunto de estudos e decisões existentes sobre o assunto. Uma intervenção extremamente oportuna porquanto as decisões que deverão ter lugar nesta Casa só serão verdadeiramente úteis se realizadas na posse de todos os elementos necessários a um debate esclarecido e esclarecedor.

Por tudo o que fica dito é ainda fundamental sublinhar que este Colóquio não deve ser visto como uma meta de chegada, mas antes como um ponto de partida. A intervenção do Parlamento não pode nem deve esgotar-se nele. Aliás, outras iniciativas tiveram já lugar e seguramente mais se seguirão até que a Assembleia da República possa dar, em toda a sua dimensão, o contributo que lhe compete para o esclarecimento cabal de todas as múltiplas implicações deste complexo tema.

Sr. Ministro, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Minhas Senhoras e Meus Senhores: Ouvimos com frequência afirmar que a decisão sobre o novo aeroporto de Lisboa é, antes de mais, uma decisão técnica, necessariamente baseada num amplo consenso daqueles que são especialistas nesta matéria. Sucede, porém, que o esforço de objectividade para o qual todos devemos contribuir nos conduz facilmente à conclusão de que esse consenso ainda não se regista e que, para além disso, também não existe hoje, em Portugal, nem um consenso social nem um consenso político sobre a questão.

A inexistência de um consenso social é visível nas múltiplas e diversificadas opiniões continuamente expressas pelos mais variados sectores da nossa sociedade – por exemplo, ainda nos últimos dias testemunhámos uma tomada de posição de duas conhecidas organizações ambientalistas exprimindo várias interrogações, e sérias, quanto a aspectos essenciais do projecto – e fica também à mostra quando se analisam os resultados das diversas sondagens e inquéritos de opinião que ao assunto têm sido dedicadas. A ausência de consenso político fica bem patente na própria divisão de opiniões existente entre as distintas forças políticas com representação parlamentar. E a falta de consenso técnico é especialmente evidente na profunda divisão que existe no universo muito alargado de especialistas que têm querido contribuir para o debate nacional em curso.

Ora, creio que ninguém contestará que a decisão relativa ao aeroporto de Lisboa tem demasiadas implicações para o nosso dever colectivo e para a capacidade de afirmação internacional do nosso país para que seja tomada e implementada sem que todos esses consensos – técnico, social e político – estejam consolidados.

Daí que me pareça essencial que todos nos ponhamos de acordo quanto a um conjunto de princípios básicos: que esta não é uma questão que possa ser usada como arma de arremesso político de uns sectores contra os outros, que esta não

é uma questão que possa dar lugar a exercícios unilaterais de autoritarismo, que esta não é uma questão com espaço para dúvidas e incertezas, que esta não é uma questão com lugar a erros ou omissões, que esta não é uma questão com campo para equívocos ou mal-entendidos.

E, como muitas interrogações continuam a subsistir, permitam-me que deixe aqui algumas delas, como uma espécie de pontapé de saída para as discussões que se vão seguir.

Tem ou não sentido defender a solução vulgarmente designada por Portela+1?

A opção Ota cumpre todos os requisitos indispensáveis para a entrada em funcionamento de um aeroporto competitivo, eficiente e seguro?

É correcto afirmar-se que não há outras localizações mais vantajosas por terem já sido estudadas, e estudadas de forma aprofundada, todas as alternativas viáveis?

Os argumentos de ordem ambiental são assim tão catastróficos quanto à construção do aeroporto noutras zonas que têm vindo a ser referidas?

É aceitável construir uma infra-estrutura deste tipo a uma tão grande distância do seu centro de atracção, Lisboa?

Sr. Ministro, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Minhas Senhoras e Meus Senhores, termino como comecei: Ao realizar este Colóquio, a Assembleia da República está, antes de mais, a cumprir um imperativo político. Discutir as questões que estão no centro do debate nacional e a querer que esse debate se faça, como é próprio de um Parlamento, com espírito de abertura, com transparência democrática, com o desejo de dar voz a todos e de valorizar o contributo de todos.

Não tenho dúvidas de que essa será a matriz a que corresponderão os nossos trabalhos e estou plenamente confiante e confiante no sucesso real desta iniciativa.

Passo a palavra ao Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Mário

Lino): – Sr. Presidente da Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr.^{as} e Srs. Participantes

neste Colóquio, Caros Convidados, Minhas Senhoras e Meus Senhores: Começo por saudar esta iniciativa da Assembleia da República. E saúdo-a por várias razões: em primeiro lugar, porque ela se inscreve, e bem, num conjunto de meritorias iniciativas que os Srs. Deputados, no exercício das suas funções, têm tomado em matéria de acompanhamento do processo do novo aeroporto de Lisboa.

Ainda há menos de uma semana, participei numa reunião da Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, expressamente convocada para discutir este projecto, tendo o mesmo aconte-

cido neste Parlamento em diversas ocasiões. Este tem sido um tema sempre presente na Assembleia da República e assim é que deve ser. Por isso, o Governo está aqui, mais uma vez, inteiramente disponível para contribuir para este debate.

Em segundo lugar, saúdo esta iniciativa porque ela responde à necessidade oportunamente identificada pelo Sr. Presidente da República no sentido de o Parlamento aprofundar o debate sobre o novo aeroporto de Lisboa com vista a contribuir para a melhor decisão a tomar e para que os portugueses possam ficar mais esclarecidos sobre um projecto tão importante para o futuro do país.

Em terceiro lugar, saúdo ainda esta iniciativa, porque o convite que nos foi feito possibilita, mais uma vez, que o Governo da República faça um ponto da situação sobre este projecto e esclareça as decisões que sobre ele tem vindo a tomar.

O Governo, aliás – e que isto fique claro –, tem manifestado total disponibilidade para debater este assunto, mas não tem menos consciência da sua



responsabilidade de tomar decisões, cujo adiamento está já a ter um sério custo para o país – e isso também tem de ser tido em conta – tal como temos adoptado uma atitude de transparência, de pede meças, e que não tem paralelo no passado. Permitam-me, Srs. Deputados e Srs. Convidados, que recorde que fomos nós – não foi nenhum dos governos que nos antecederam – quem divulgou e fez publicar na Internet, pondo à disposição de todos, os mais importantes estudos sobre o processo do novo aeroporto.

Eu próprio tive ocasião, em aditamento a informação anteriormente disponibilizada, e respondendo a uma solicitação muito recente do Sr. Presidente da Assembleia da República, de enviar a esta Assembleia a seguinte informação relativa ao novo aeroporto de Lisboa: uma listagem e cópia de todas as decisões da Assembleia da República e do Governo tomadas a partir de 1997; uma listagem de todos os estudos disponíveis realizados desde 1970; 48 CD com todos os estudos disponíveis em suporte digital realizados ao longo dos anos sobre este projecto e uma listagem dos estudos que não se encontram digitalizados com a indicação de que amanhã, dia 12, todos esses estudos serão enviados em suporte de papel à Assembleia da República.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Minhas Senhoras e Meus Senhores: A questão do novo aeroporto de Lisboa não é uma questão qualquer. A disponibilidade de uma infra-estrutura aeroportuária moderna com grande capacidade e qualidade de resposta é hoje absolutamente vital para o sucesso de uma estratégia de desenvolvimento que valorize e potencie o nosso território e o nosso posicionamento geográfico em condições de enfrentar os desafios da mobilidade num mundo globalizado que se apresenta cada vez mais competitivo.

Portugal não pode continuar a adiar eternamente a modernização da sua principal infra-estrutura aeroportuária, acumulando atrasos, enquanto outros se esforçam para andar mais depressa, sob pena de se resignar à

condição de zona marginal e deprimida da Península Ibérica. Pelo contrário, pese embora a sua condição geográfica periférica face à Europa, Portugal dispõe de vantagens competitivas importantes que devemos valorizar, potenciar e aproveitar.

Na realidade, a sua localização na fronteira oeste-atlântica do continente europeu, zona privilegiada de confluência de rotas internacionais, permite-lhe assumir-se, à sua escala, como um importante pólo de mobilidade e uma plataforma de tráfego aéreo de passageiros e de mercadorias no contexto intercontinental, tal como consta das orientações estratégicas para o sector aeroportuário que têm vindo a ser executadas pelo Governo.

A consolidação e o reforço da TAP, a promoção de conexões e interfaces dos transportes aéreos com os transportes terrestres e respectiva inserção em sistemas logísticos e, finalmente, a melhoria da rede de aeroportos nacionais, dotando o país de infra-estruturas aeroportuárias modernas e com capacidade para dar uma resposta adequada ao presumível aumento do tráfego, eis três eixos estratégicos fundamentais da política do Governo para o sector do transporte aéreo, com a preocupação de responder não apenas aos problemas do presente, mas também aos desafios de um futuro que é cada vez mais próximo.

É neste contexto estratégico que temos situado a discussão sobre o novo aeroporto de Lisboa. E a primeira coisa que deve ser recordada, quando tanta gente se assusta com a perspectiva de uma decisão precipitada, é que esta é uma discussão que já leva quase 40 anos – 40 anos de análise de localizações alternativas, em que foram consideradas mais de uma quinzena de localizações possíveis nas duas margens do Tejo; 40 anos de estudos e mais estudos; 40 anos de muitos debates e de muitas polémicas. No plano técnico, este tem sido um dos projectos mais estudados e discutidos em Portugal e nele tem participado o que de melhor existe no nosso país, assim como especialistas internacionais com grande experiência na matéria.

Ao fim deste tempo todo, devemos todos reconhecer que não é fácil identificar matérias de entendimento que se possa dizer unânime, nem mesmo sobre algumas das mais elementares evidências de facto.

Como acontece frequentemente com projectos desta natureza, também sobre o projecto do novo aeroporto de Lisboa existem opiniões diversas, por vezes até antagónicas, mas o entendimento primeiro do Governo, expressamente partilhado pelos governos anteriores e que julgamos corresponder hoje a um consenso cada vez mais alargado, é o de que a capacidade do aeroporto da Portela se encontrará esgotada por volta de 2015/2017, se não for antes.

Já em 1999, a empresa Aeroportos de Paris previa para 2007 um tráfego na Portela na ordem dos 12,2 milhões de passageiros, com base numa taxa de crescimento médio anual da ordem dos 3,6%. Mais tarde, em 2003, a Parsons reviu em baixa esta previsão, tendo em consideração os efeitos do 11 de Setembro e o aumento do preço dos combustíveis, passando a considerar um crescimento médio anual de 3,3%, de que resultava, para 2007, uma previsão da ordem dos 11,4 milhões de passageiros.

A realidade, porém, é que o crescimento do tráfego na Portela tem sido muito superior, prevendo-se que este ano atinja os 13,5 milhões de passageiros, uma taxa de crescimento da ordem dos 8% ao ano, aliás, inferior à que se verifica, por exemplo, no Aeroporto Sá Carneiro, no Porto, que deverá atingir mais de 14% este ano.

Estes valores mostram claramente as potencialidades de crescimento e a atractividade dos aeroportos nacionais, que só não é mais expressiva na Portela dadas as limitações já existentes neste aeroporto, onde se verificaram, em 2006, cerca de 2 000 voos recusados, número que este ano deverá ultrapassar os 2 500.

A conclusão é clara: precisamos mesmo de um novo aeroporto e a sua construção já virá tarde para as necessidades do país. Em segundo lugar, são cada vez menos os que ainda alimentam o sonho de manter a Portela e de a complementar com

outro aeroporto mais pequeno. Isto por três razões fundamentais que os estudos também confirmam: por um lado, porque a Base Aérea do Montijo, solução que tem sido a mais aventada, para além de diversas dificuldades ambientais para a utilização comercial, conflitua na sua operacionalidade com a operacionalidade do aeroporto da Portela, limitando os ganhos de capacidade que se pretendiam alcançar numa lógica de complementaridade; por outro lado, porque a dispersão de infra-estruturas nesta escala de utilização implicaria ineficiências operacionais e económicas que nenhum perito recomenda; por fim, porque de um ponto de vista estratégico aquilo de que precisamos é de um aeroporto internacional capaz de servir como aeroportuário e de responder à previsível evolução do tráfego aéreo num horizonte alargado de anos. Ora, se a Portela está à beira do esgotamento e se não é solução complementá-la com um aeroporto mais pequeno, compreende-se bem que, ao longo dos últimos 40 anos, o país se tenha orientado sempre para a construção de um novo aeroporto. E não é verdade que o tenha feito sem nunca comparar localizações alternativas.

Logo em 1969, compararam-se várias localizações na margem sul, tal como em 1982 se compararam as melhores localizações na margem sul com as melhores na margem norte, e é, aliás, desde essa data, 1982 – há 25 anos –, que a Ota é considerada a melhor localização na margem norte.

Os estudos comparativos de localizações prosseguiram nos anos 90, embora, naturalmente, para um leque de alternativas cada vez mais reduzido. Foram feitos novos estudos comparativos em 1990, em 1994 e, finalmente, em 1999, e foi na sequência deste longo processo que, em sede de avaliação preliminar de impacte ambiental, o governo de então homologou as conclusões apuradas pela respectiva comissão de avaliação, das quais resulta a exclusão de Rio Frio, por razões ambientais que são conhecidas, e, conseqüentemente, a opção pela outra alternativa seleccionada, a Ota. Não há, evidentemente, localizações perfeitas para o aeroporto, há localiza-

ções possíveis, e é de entre as localizações verdadeiramente possíveis que a Ota emergiu, num processo de decisão, como a melhor opção.

Pode concordar-se ou discordar-se da decisão tomada no ano de 1999, mas há uma coisa que não se pode dizer: que a decisão foi tomada sem que nunca se tivessem feito estudos comparativos de localizações alternativas. Podemos, de igual modo, não gostar dos estudos, achar que eles não foram suficientes, que se deveriam ter estudado outras localizações para além das 15 que foram consideradas nestes 40 anos, mas que ninguém diga, por favor, que não houve estudos quando os portugueses pagaram muitos milhões de euros por inúmeros estudos sobre essas matérias. Aliás, a Assembleia da República tem neste momento, e será completado amanhã, praticamente tudo o que foi feito e que anunciei. Como verificarão, são milhares e milhares e milhares de páginas.

E há outra coisa que manda a verdade dizer: não só não foi este Governo que escolheu a Ota como localização do aeroporto – essa decisão foi tomada em 1999 – como os governos que nos antecederam, do PSD e do CDS, se mantiveram inteiramente fiéis à localização da Ota, promoveram os estudos necessários ao desenvolvimento do projecto de construção do aeroporto na Ota, legislaram estabelecendo medidas preventivas de salvaguarda da Ota como local para construir o novo aeroporto, asseguraram até a sua inscrição e classificação, no âmbito da União Europeia, como projecto prioritário integrado nas redes transeuropeias de transportes e, mais do que tudo, jamais promoveram estudo algum, um só que fosse, para consideração de uma localização alternativa à Ota.

O Governo actual, fiel ao programa que apresentou aos eleitores e confrontado com a urgência de acções concretas, limitou-se, portanto, a dar seguimento à orientação dos governos anteriores quanto à localização do aeroporto e a desenvolver a concretização deste projecto. Mas antes – é bom lembrá-lo – o Governo teve ainda o cuidado de proceder a uma reavaliação de todos os estudos anteriormente feitos e à sua validação através de novos

estudos realizados por entidades independentes de reconhecida competência e experiência a nível nacional e internacional, tendo apresentado publicamente os respectivos resultados em Novembro de 2005.

São todos estes estudos técnicos que constituem o suporte das decisões que o Governo tem vindo a tomar. De então para cá, outros passos foram dados para o desenvolvimento deste projecto, desde a definição do modelo de transacção à preparação dos documentos concursais.

Mas, entendamo-nos: não há aqui nenhuma obsessão nem teimosia do Governo, o que há é sentido de responsabilidade e de interesse nacional, uma noção clara, tecnicamente fundamentada, da urgência do novo aeroporto e o respeito pelos estudos e decisões anteriores, na certeza de que o país não pode continuar a adiar decisões e a fazer regressar o processo "à estaca zero" de onde é suposto ter saído há quase 40 anos.

Toda a gente pode ter dúvidas e pode até mudar de opinião, mas o mínimo que se exige é que saiba assumir as suas responsabilidades, tal como nós assumimos as nossas.

Não deixa de ser lamentável ver políticos com responsabilidades na oposição, que pertenceram a governos que expressamente defenderam a construção do aeroporto na Ota e que nunca mandaram sequer estudar outro local, agora dizerem, sem pestanejar os olhos, sem sinal de remorso, que querem, afinal, que o aeroporto fique na Portela, ou na Portela e no Montijo, ou se calhar no Poceirão, ou uma coisa em cada dia, conforme as conveniências políticas do momento. E tudo isto sem um estudo que seja para fundamentar uma mudança de opinião! Essa ligeireza é que é absolutamente irresponsável!

Mas, Sr. Presidente, Srs. Deputados, Minhas Senhoras e Meus Senhores, há sem dúvida um dado novo em todo este debate, que é o estudo técnico sobre localizações alternativas para o novo aeroporto de Lisboa apresentado pelo Sr. Presidente da Confederação da Indústria Portuguesa (CIP) e promovido por um conjunto de empresários, estudo esse que já foi entregue ao Governo e que não quero ignorar nesta minha intervenção.

Em primeiro lugar, quero garantir que este estudo merecerá a melhor atenção do Governo e será devidamente considerado. Creio até que será muito útil a sua discussão por todos os interessados logo que seja devidamente divulgado, o que, espero, acontecerá muito em breve.

Em segundo lugar, registo com agrado que o estudo assenta no pressuposto da necessidade de um novo aeroporto de Lisboa alternativo ao da Portela, o que é inteiramente convergente com o ponto de vista do Governo e dos estudos anteriores.

Em terceiro lugar, verifico que este estudo considera o Poceirão como uma alternativa pior do que a Ota, seja qual for a ponderação atribuída aos impactos sociais e ambientais. Repito, para quem possa estar mais distraído: segundo este novo estudo, a Ota é melhor do que o Poceirão. O Poceirão implicaria desalojar muitíssimas mais pessoas do que a Ota, expõe mais pessoas ao ruído e apresenta maior risco de contaminação do aquífero, o mesmo motivo, aliás, que levou à exclusão de Rio Frio.

O facto de este estudo colocar a Ota à frente do Poceirão confirma a extraordinária ligeireza com que algumas pessoas, em especial o Dr. Marques Mendes, líder do principal partido da oposição, apontaram o Poceirão como uma solução mais vantajosa. Como se suspeitava, isto não se confirma.

Em quarto lugar, mas também muito importante, ao procurar alternativas que possam ser melhores do que a Ota, este novo estudo só as encontra no Campo de Tiro de Alcochete ou muito próximo dele, isto é, num local que até agora não tinha sido objecto de estudos aprofundados no âmbito dos estudos para o novo aeroporto.

A conclusão é, pois, clara: confirma-se que, de todos os locais até aqui estudados, a Ota é o local mais aconselhado.

Na realidade, os autores deste estudo não recuperaram nenhum dos locais anteriormente abandonados nem propõem a sua reavaliação e isto significa reconhecer que a Ota é o melhor local de entre todos os que até aqui foram estudados.

Em quinto e último lugar, é de facto verdade que este novo estudo entregue pelo Sr. Presidente da CIP aponta uma nova solução alternativa como devendo merecer consideração e estudos mais aprofundados, designadamente uma implantação do aeroporto em determinada área sobreposta parcialmente ao Campo de Tiro de Alcochete que nunca tinha sido considerada.

Trata-se, porém, e quero chamar a atenção para isso, de uma hipótese avançada pelos autores do estudo com cautela, já que os próprios reconhecem o carácter ainda bastante preliminar do trabalho realizado, o que, obviamente, em nada afecta, bem pelo contrário, a idoneidade técnica dos autores. Seja como for, com mais ou menos fundamentação, a questão está colocada e o Governo entende que, nas actuais condições, o país não deve avançar para a construção do novo aeroporto na Ota sem fazer todos os esforços para verificar se essa é, de facto, ou não, a melhor solução, de modo a procurar um consenso técnico e político tão alargado quanto possível. O Governo quer dar estas garantias aos portugueses.

Assim, para que não restem quaisquer dúvidas e, apesar de toda a urgência de que se reveste a construção do novo aeroporto, o Governo decidiu mandar o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) para elaborar um relatório que proceda a uma análise técnica comparativa das alternativas de localização na Ota e na zona do Campo de Tiro de Alcochete.

Esta análise será desenvolvida em duas fases: numa primeira, será feita uma avaliação preliminar de efectiva viabilidade da nova alternativa na zona do Campo de Tiro de Alcochete, para efeitos de posterior consideração mais aprofundada; numa segunda fase, e a confirmar-se esta viabilidade, será então desenvolvida uma avaliação comparada das duas localizações. Para a formulação do seu relatório, o LNEC recolherá o contributo e o parecer técnico de todas as entidades competentes, podendo recorrer à colaboração de todos os especialistas, portugueses ou estrangeiros, que considere necessários. Todo o processo deverá estar concluído no prazo máximo de

seis meses e deverá tomar sempre em consideração a urgência na construção do aeroporto.

Neste período, o Governo continuará a promover todas as acções necessárias ao desenvolvimento do projecto, sem, no entanto, tomar qualquer decisão de efeitos irreversíveis quanto à localização do novo aeroporto.

Uma coisa quero que fique desde já muito clara: o Governo não abdica da sua responsabilidade de tomar decisões. Obtido o relatório do LNEC, emitidos os pareceres pelas entidades que vierem a ser consultadas, compete ao Governo decidir. É o que temos feito, a bem do país, e é o que continuaremos a fazer. A minha convicção é que já perdemos tempo de mais, mas creio que é possível, sem prejudicar excessivamente os interesses nacionais, prestar a devida consideração a esta última proposta de localização para o novo aeroporto de Lisboa, de modo a que o país parta para este empreendimento estruturante com a consciência tranquila de tudo se ter feito para garantir que a opção adoptada é a que melhor serve Portugal e os portugueses. Como é natural, o Governo estará também atento aos debates que, no âmbito deste Colóquio, hoje vão ter lugar na Assembleia da República, fazendo votos para que eles constituam mais uma importante oportunidade para o esclarecimento das matérias em apreciação.

O Sr. Presidente da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Deputado Miguel Relvas): – Muito obrigado, Sr. Ministro.

Vamos passar, agora, ao primeiro painel, mas, antes de mais, quero agradecer a todos os presentes e permitam-me que faça uma referência especial ao Sr. Bastonário da Ordem dos Engenheiros, que, em nome da sua instituição, nos honra com a sua presença.

O painel será moderado pela Sr.ª Vice-Presidente da Comissão, a Sr.ª Deputada Irene Veloso, e convido para a mesa a Sr.ª Dr.ª Paula Alves, o Sr. General José Lopes, o Sr. Professor José Manuel Palma e o Sr. Professor Paulino Pereira.

I

I painel

O novo aeroporto internacional de Lisboa: opções



Da esquerda para a direita: José Lopes, Paula Alves, Irene Veloso, Miguel Relvas, Paulino Pereira e José Manuel Palma

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Vamos dar início ao primeiro painel, sob o tema “O novo aeroporto internacional de Lisboa: opções”.

Cada intervenção terá a duração de 15 minutos, a que se seguirá um período de debate com a duração de 1 hora e 30 minutos. Assim, peço a todos que se queiram inscrever que o façam até ao intervalo, porque os tempos de intervenção terão de ser calculados, a fim de sermos o mais eficazes e eficientes possível.

Portanto, peço que preencham o impresso para inscrição que está nas vossas pastas, ou solicitem-no ao secretariado, caso o pretendam.

Vamos dar início ao nosso debate e passo desde já a palavra à Sr.^a Dr.^a Paula Alves.

A Sr.^a Dr.^a **Paula Alves** (Representante da NAER): – Sr. Presidente da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Srs. Deputados, Caros Colegas, Srs. Convidados: Agradeço o convite que foi formulado à NAER

para vir fazer esta intervenção sobre um tema que é muito importante. O convite que me endereçaram foi para o painel que se chama “O novo aeroporto internacional de Lisboa: opções”.

Atendendo ao tema e ao tempo limitado, achei que seria útil fazer uma breve passagem sobre aquilo que foi o processo de decisão que conduziu à escolha da Ota, tentando, em alguns aspectos, precisar critérios e informações que nem sempre têm sido veiculados publicamente da forma mais correcta.

O primeiro diapositivo representa as 15 localizações que foram estudadas desde 1969, ou seja, durante 30 anos, mesmo antes de se ter retomado o processo no final dos anos 90. Nele estão representadas, a cores diferentes, as opções que foram estudadas em enquadramentos políticos diferentes. Ou seja, a verde são aquelas que foram estudadas até ao 25 de Abril; aquelas que o foram após o 25 de



Abril estão a vermelho, no novo contexto do transporte aéreo e da situação do país.

Tal como aqui já foi referido, e muitas vezes não tem sido veiculado assim publicamente, a localização da Ota aparece desde 1982 e sempre permaneceu como uma opção viável da margem norte, retida nas análises subsequentes.

Passando, agora, ao processo mais próximo, em 1997 iniciou-se o processo de selecção da localização do aeroporto, já antecipando as dificuldades que o aeroporto da Portela teria a muito curto prazo, prevendo-se já que, por volta de 2007/2008, a Portela passasse a ter algumas dificuldades, como agora se verifica.

Nessa altura, foram estabelecidas as primeiras medidas preventivas para as duas localizações que foram retidas e que vinham de trás, a Ota, considerada a melhor na margem norte, e Rio Frio, considerada a melhor na margem sul, na altura.

Essas medidas preventivas foram pela primeira vez estabelecidas em 1999 e vieram depois a ser prorrogadas em 2000, 2003 e 2006, sendo que estas duas últimas já só foram prorrogadas para a Ota.

Nessa altura, contratou-se o consultor ADP, que conduziu os estudos que incidiram sobre as duas localizações. A partir da selecção no ano 2000, a

Parsons é o consultor que tem conduzido os estudos específicos relativos à Ota.

Foi também feito um estudo de incidências ambientais e o Governo da altura decidiu que, dado o impacto significativo do processo do aeroporto e a infra-estrutura complexa que é um aeroporto, deveria ser feito um estudo de impacte ambiental. Portanto, o processo não se limitou a ter um estudo de incidência, teve, de facto, um estudo de avalia-

ção, e para isso foi criada a Comissão de Avaliação de Impacte Ambiental e foi feita uma consulta pública por um prazo alargado.

Portanto, foram feitos dois estudos preliminares de impacte ambiental, cujo nível de desenvolvimento foi em tudo semelhante a um estudo de impacte, para a localização da Ota e para a de Rio Frio.

Foram analisadas 16 componentes nesses estudos de impacte ambiental para cada uma das localizações, que estão listadas no *slide*, pelo que não vou perder tempo.

Neste processo foram envolvidas basicamente todas as universidades portuguesas, 21 entidades, cerca de 80 técnicos das mais diversas especialidades, desde o Instituto Superior Técnico à Universidade de Aveiro, à Universidade Nova, Arqueologia, Psicologia, etc.

A Comissão de Avaliação de Impacte Ambiental era ela própria constituída por seis entidades que ali estão identificadas – a Direcção-Geral do Ambiente, o Instituto da Água, o Instituto de Conservação da Natureza, o Instituto de Promoção Ambiental, a Direcção Regional do Ambiente de Lisboa e Vale do Tejo e a Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo.

Outro aspecto que julgo valer a pena dar nota é o seguinte: embora os estudos preliminares de impacte ambiental tenham sido feitos separadamente para cada uma das localizações, na verdade, a Comissão de Avaliação de Impacte Ambiental construiu uma metodologia de comparação entre os dois estudos.

Portanto, eles foram feitos de forma separada mas houve, efectivamente, comparação entre eles através de uma metodologia que a própria Comissão de Avaliação identificou no seu relatório.

Nessa metodologia, começaram por ser identificadas as temáticas significativas, que são todas as componentes em que se verificam ou são expectáveis impac-

tes positivos ou negativos de longa duração e de âmbito supra local, e foram depois identificadas as temáticas determinantes. E estas vale a pena referir porque são aquelas que, de entre as anteriores, eram as que tinham impactes não minimizáveis, não compensáveis e irreversíveis, pelo que não era possível garantir a sustentabilidade ambiental. São estas cinco áreas as que determinaram a opção de afastar Rio Frio.

Quando se diz que ambas as localizações e qualquer localização terão impactes negativos – o que é verdade, um aeroporto tê-los-á sempre –, a diferença está em saber se esses impactes negativos são impactes que podem ser minimizáveis, se há soluções que os atenuem ou não. Acontece que, neste caso, havia impactes que eram irreversíveis, não compensáveis e, portanto, não era possível garantir a sustentabilidade ambiental.

E aqui é que esteve a diferença que veio a determinar as conclusões da Comissão de Avaliação. Dizendo que ambas as localizações tinham impactes negativos, referia, no entanto, que a Ota era menos desfavorável porque Rio Frio tinha condicionantes que punham em causa a sustentabilidade ambiental daquela opção.

Como se sabe, esta decisão veio a ser homologada pelo Governo e conduziu à escolha da Ota como opção a reter para o futuro, para estudos futuros. Uma outra questão que também gostaria de referir – muitas vezes assim não é dito – é a transparência com que todo o processo decorreu, porque, muitas vezes, diz-se que o processo não foi transparente.

Com efeito, o processo não só envolveu 21 entidades diferentes das mais diversas universidades e 80 técnicos de especialidades diferentes como, na verdade, foi objecto de uma enorme transparência. Os estudos estiveram, desde logo, no sítio da empresa, a audição pública teve um prazo alargado, foram divulgados 400 000 exemplares dos resumos não técnicos em jornais de grande tiragem, foram feitas sessões de esclarecimento dirigidas a autarcas e todo o processo foi acompanhado por uma comissão parlamen-

tar desde 1998, presidida por um representante do principal partido da oposição na altura, o Eng.º Falcão e Cunha, e composta por 23 Deputados.

Portanto, todo este processo foi verdadeiramente escrutinado e bastante transparente. Na altura, as conclusões confirmaram a Ota e os estudos prosseguiram.

Na verdade, sendo o aeroporto uma infra-estrutura que, naturalmente, terá impactes negativos, naquela altura havia consenso de que esses impactes poderiam ser minimizáveis e que esta era a melhor opção de entre as que estavam a ser analisadas.

O cronograma que vos mostro é indicativo do tempo que este processo tem levado em termos de trabalho.

Vejamos: desde o momento em que se partiu para o estudo de incidências ambientais, em 1998, até se ter um processo de avaliação de impacte ambiental, isto é, desde a recolha de informação de base até ao parecer final de uma comissão de avaliação, incluindo o período de audição pública, decorreram dois anos.

Depois de apurarmos se aquela localização era considerada viável e sustentável, segue-se um período de análise e elaboração dos estudos técnicos que dizem respeito àquela opção concreta. E, ainda que retiremos um período em que os estudos tiveram uma dinâmica menor, embora tivessem sido feitos todos aqueles que tinham sido recomendados pela comissão de avaliação, nos anos de 2002, 2003 e 2004, ainda que se desconte esse período, o processo efectivo de estudo prolongou-se por oito anos até nos encontrarmos no ponto em que era possível lançar o concurso para a construção, porque todos os estudos técnicos, ambientais, financeiros e toda a sua consistência e articulação entre as mais diversas componentes tinha de estar devidamente coordenada e consolidada.

Este é, pois, um processo complexo e moroso, aspecto que é importante que se retenha porque, como sabem, há regras de contratação de consultores que têm de ser seguidas e, portanto, não é fácil fazer este trabalho em muito pouco tempo.

Passaria, agora, ao que chamei “as opções de que se fala”.

Na verdade, têm sido veiculadas outras opções na comunicação social, mas eu não conheço nenhum estudo que as fundamente, muito embora sejam ditas como objecto de estudos aprofundados feitos por grandes especialistas. Nunca vi nenhum! Contudo, fala-se agora de um que foi entregue ao Governo e que o Sr. Ministro aqui referiu. Ao longo do tempo, falou-se, basicamente, de duas grandes soluções: ou uma solução dual ou uma localização centralizada em local alternativo à Ota. Dentro da solução dual, também se tem falado das mais diversas possibilidades: Portela com Alverca, Portela com Tires, Portela com Figo Maduro, com Sintra e com Montijo.

Das localizações alternativas as mais faladas têm sido o Poceirão, as Faias e o Campo de Tiro de Alcochete.

Porque é que se considera que uma solução dual tem inconvenientes? Diria que há quatro factores principais que o justificam. O primeiro é, desde logo, a base de tráfego do nosso país.

A verdade é que não temos uma massa crítica de tráfego que possa viabilizar facilmente a existência de dois aeroportos, o que envolve, naturalmente, custos fixos em qualquer dos dois sítios onde haja aeroporto, designadamente associados a todas as condições de segurança, envolvendo bombeiros e equipamentos, mesmo que se possa falar de um terminal mais aligeirado. Ou seja, tudo o resto tem de permanecer, tudo o resto representa custos de investimento e de operação significativos que, para não se reflectirem em taxas aeroportuárias elevadas, terão de ter uma base de tráfego que garanta essa sustentabilidade.

Em segundo lugar, todas as opções de que se falou também têm conflitos na gestão do espaço aéreo entre a Portela e a outra localização. Alguns têm falado de aeroportos para determinados segmentos de tráfego exclusivamente, mas não é possível fazer essa segregação administrativa de tráfego segundo as regras europeias.

Falando apenas de duas opções de entre todas aquelas de que se tem falado – Portela mais Alverca e Portela mais Montijo –, devo dizer que nem uma nem outra teriam condições para ter facilmente um segundo aeroporto lá localizado.

Em Alverca, teríamos interferências com o tráfego aéreo da Portela, o que significava não acrescentar capacidade e, por outro lado, uma pista não é compatível com o tipo de tráfego que para lá iria e teríamos ainda de relocar o *taxiway*. Para além do mais, há ainda problemas de pavimento e problemas ambientais em Alverca – estão apenas identificados os principais. Esta imagem mostra os cones de aproximação de Alverca e da Portela – podem ver que os cones se cruzam. Portanto, o que fosse para Alverca não iria para a Portela e o que fosse para a Portela não iria para Alverca. Tal significa que o resultado somado não acrescentava capacidade.

No caso da Portela mais Montijo, devo começar por dizer que o Montijo tem duas pistas, estando, neste momento, uma delas operacional e outra não. A que está operacional necessitaria de ser prolongada para poder acolher o tipo de tráfego de que se fala, o tráfego comercial. Esse prolongamento far-se-ia para cima do rio, o que significa que haveria problemas ambientais difíceis.

A outra pista, a que está hoje inoperacional e em estado de degradação significativo, teria de ser reabilitada e também prolongada, agora para fora do perímetro da base. Ora, como sabemos, toda aquela

zona urbana cresceu bastante após a ponte Vasco da Gama ter sido construída e, portanto, também não seria fácil compatibilizar esse aumento.

Existem ainda problemas de gestão de tráfego aéreo e, também, problemas de segurança com a colisão das aves, o que determina que as regras actuais de operação na base do Montijo já impliquem a proibição de o tráfego militar voar abaixo de 300 m, precisamente devido ao perigo de colisão com as aves.

Em suma: uma das pistas, que seria aquela que teria de ser prolongada para o rio (norte/sul), não poderia ser utilizada e a outra colidiria com o plano de aproximação da Portela, causando também condicionamentos de capacidade. O que ia para um, não podia ir para o outro, portanto esta pista não se soma.

Sobre o Montijo, aliás, há um estudo de 1994 que tem sido muito falado e que, já na altura, previa uma passagem gradual para o Montijo e, no final, a desactivação da Portela. Mas, ainda assim, a situação final do Montijo daria, em 1994, para um máximo de 25 milhões de passageiros, ou seja, cerca de metade do que hoje se prevê em termos de longa duração. E, hoje, com a densificação urbana que se fez à volta do Montijo, ainda seria mais difícil consegui-lo.

Por último e muito rapidamente, irei referir-me às localizações alternativas de que se fala. Tal como aqui foi dito, Poceirão e Faias teriam sensibilidades ambientais grandes, interferindo com os cinco factores determinantes da Caia.

Podem ver a imagem do enorme aquífero, de perigo de contaminação alta, a extremamente alta, por os solos serem porosos, visto tratar-se de um aquífero alimentado pela pluviosidade, com infiltrações fáceis precisamente pelas características do solo. Esta é uma zona que

hoje abastece pouco menos de 1,5 milhões de habitantes da margem sul.

O campo de tiro de que se falou hoje tem, de facto, uma riqueza ambiental importante (e este terá sido, com certeza, um aspecto que foi tido em conta no estudo), situa-se na mesma zona de sensibilidade ambiental do aquífero, da rota das aves, entre os dois estuários e é tão importante a preservação daquele espaço que ele foi candidatado a prémio de defesa nacional e ambiente em 2004 e objecto de estudo internacional (*case study* internacional) pela riqueza ambiental do espaço. Para reforçar os vários aspectos que referi, temos ainda nessa área a presença de 23 espécies que estão na directiva dos *habitats*.

Portanto, a propósito destas localizações, deve fazer-se uma análise ambiental ponderada e cuidada, porque poderemos ter problemas, inclusive, com a inibição de podermos vir a beneficiar de apoios comunitários. Como sabem, estamos obrigados a regras rigorosas, nacionais e comunitárias.

Sobre a Ota diria apenas que tudo está previsto para que o concurso seja lançado no final deste ano.

Antecedentes

- Estudo de localizações desde 1969 (cerca de 30 anos)
- Estudadas 15 localizações alternativas num raio de 50 Km
- Margem NORTE
Sta. Cruz (7), Ota (8), Azambuja (9), Portela de Sacavém (2), Alverca (10), Granja (11) e Tires (12)
- Margem SUL
Fonte da Telha (1), Montijo (3), Alcochete (4), Porto Alto (5), Rio Frio (6) e Marateca (13)
- Finais de 1997
Ota e Rio Frio como alternativas viáveis

A verde – Desde 1969

A vermelho – Desde 1967 (+ as de 1962)



NAER
NACIONAL AEROPORTUÁRIO

Acções Preparatórias

- Em finais de 1997 iniciou-se o **processo de selecção da localização do NAL**
- Estabelecidas **Medidas Preventivas** nas áreas de Ota e Rio Frio (prorrogadas em 1999, 2000, 2003 e 2006)
- Criação da **NAER, SA** em 1998
- Contratação de **Consultor Aeroportuário (AdP)**
- Realização de **Estudos de Incidências Ambientais** por componente ambiental

NAER
NACIONAL AEROPORTUÁRIO

Avaliação de Impacte Ambiental

- Decisão de realizar um procedimento de AIA para a escolha da localização do NAL, em 1998
- Criação da Comissão de **Avaliação de Impacte Ambiental** (CAIA), em 1998
- Elaboração de um **Estudo Preliminar Impacte Ambiental** para cada localização, com os seguintes objectivos:
 - Fornecer informação fundamentada e objectiva para avaliar a viabilidade ambiental do projecto
 - Constituir um fórum para consulta do público e agentes interessados
- Realização de **Consulta Pública** com prazo alargado

Conteúdo dos EPIA

- Justificação e descrição do projecto
- Caracterização da situação ambiental de referência
- Avaliação de impactes
- Identificação preliminar de medidas de minimização

Conteúdo dos EPIA

16 componentes analisadas

- Geologia, geomorfologia e casualidade sísmica
- Solos
- Recursos hídricos subterrâneos, hidrologia e qualidade da água
- Qualidade do ar e ruído
- Ecologia
 - Flora e comunidades vegetais,
 - Fauna terrestre,
 - Biologia aquática
 - Comunidades e Fragmentação de habitats
- Paisagem
- Paleontologia e património histórico-cultural
- Planeamento e uso do solo, economia local e regional e comunidades locais
- Risco de colisão de aeronaves com aves

Ficha Técnica dos EPIA

Cerca de 80 Técnicos

Coordenação: Dep. de Ciências e Engenharia do Ambiente
Faculdade de Ciências e Tecnologia
Universidade Nova de Lisboa

componente	execução
Geologia e Geomorfologia	Departamento de Engenharia Civil Faculdade de Ciências e Tecnologia Universidade Nova de Lisboa
Casualidade Sísmica	Instituto de Ciências da Terra e do Espaço Faculdade de Ciências Universidade de Lisboa
Solos	Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente Faculdade de Ciências e Tecnologia Universidade Nova de Lisboa
Recursos Hídricos Subterrâneos	Departamento de Geologia Faculdade de Ciências Universidade de Lisboa Instituto Superior Técnico Universidade Técnica de Lisboa
Hidrologia e Qualidade da Água	Universidade de Évora Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente Faculdade de Ciências e Tecnologia Universidade Nova de Lisboa

NOVO AEROPORTO DE LISBOA

Qualidade do Ar	Instituto do Ambiente e Desenvolvimento Universidade de Aveiro Instituto de Ciências da Terra e do Espaço Faculdade de Ciências Universidade de Lisboa
Ruído	Acusticontrol – Consultores em Engenharia Acústica e Controlo de Ruído, Lda.
Flora e Comunidades Vegetais	Museu, Laboratório e Jardim Botânico Faculdade de Ciências Universidade de Lisboa
Fauna Terrestre	Naturibérica, Estudos e Divulgação em Biologia, Lda.
Biologia Aquática	Instituto de Oceanografia Faculdade de Ciências Universidade de Lisboa
Fragmentação de Habitats	Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente Faculdade de Ciências e Tecnologia Universidade Nova de Lisboa
Paisagem	PROAP – Estudos e Projectos de Arquitectura Paisagística, Lda.

NAER
Núcleo de Apoio à Avaliação e Registo Ambiental

NOVO AEROPORTO DE LISBOA

Património Paleontológico	Departamento de Geologia Faculdade de Ciências Universidade de Lisboa
Património Histórico-Cultural	Museu de Arqueologia
Planeamento e Uso do Solo	CESUR – Centro de Sistemas Urbanos e Regionais Instituto Superior Técnico Universidade Técnica de Lisboa ECOSSISTEMA, Consultores em Engenharia do Ambiente, Lda.
Economia Local e Regional	Gabinete de Análise Económica Faculdade de Economia Universidade Nova de Lisboa
Comunidades Locais	Faculdade de Psicologia Universidade de Lisboa
Risco de Colisão de Aeronaves com Aves	Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente Faculdade de Ciências e Tecnologia Universidade Nova de Lisboa
Apoio Técnico à Coordenação	Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente Faculdade de Ciências e Tecnologia Universidade Nova de Lisboa

NAER
Núcleo de Apoio à Avaliação e Registo Ambiental

Comissão de Avaliação de Impacte Ambiental

- Considerando a natureza, características e dimensão do projecto do NAL, o Governo decidiu instituir a **Comissão de Avaliação de Impacte Ambiental (CAIA)**
- A **CAIA** tinha a seguinte composição:
 - Direcção-geral do Ambiente
 - Instituto da Água
 - Instituto de Conservação da Natureza
 - Instituto de Promoção Ambiental
 - Direcção Regional do Ambiente - Lisboa e Vale do Tejo
 - Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo

Metodologia de Avaliação

A **CAIA** desenvolveu uma **metodologia** que permitiu a comparação das alternativas:

- **Análise comparativa dos impactes** identificados nos EPIA de cada localização e em todos os descritores
- Seleção de **temáticas significativas**
- Seleção de **temáticas determinantes** que constituiram **factores de decisão**

análise comparativa

Análise comparativa dos impactos identificados no EPIA de cada localização e para todos os descritores ambientais

Análise comparativa

Temáticas significativas

"...aquelas em que se prevê a ocorrência de impactos positivos ou negativos, simultaneamente muito significativos, de elevada duração e de âmbito supra-local"

- Exploração e movimentação de terras
- Áreas Classificadas para a Conservação da Natureza
- Habitats/Corredores Ecológicos
- Avulsões/Colisão de Aeronaves com Aves
- Mortado de Sotro
- Aquíferos
- Ruído
- Qualidade do Ar
- Dinamização Económica
- Condições de Vida e Emprego
- Ordenamento do Território
- Instrumentos de Planeamento
- Sistema de Transportes
- Adesão das Comunidades Locais ao NAL

Análise comparativa

Temáticas significativas

Temáticas determinantes

"...quando os impactos incidentes eram não minimizáveis, não compensáveis e irreversíveis, não sendo portanto possível garantir a inerente sustentabilidade ambiental "

- áreas classificadas para a conservação da natureza
- habitats / corredores ecológicos
- avifauna / colisão de aeronaves com aves
- aquíferos
- montado de sobre

Análise comparativa

Temáticas significativas

Temáticas determinantes

Conclusões da CAIA

"... as alternativas de localização propostas apresentam impactos negativos significativos. No entanto, a localização do NAL na Ota é menos desfavorável que em Rio Frio (orientação E/O e N/S), por esta apresentar graves condicionantes que podem pôr em causa a sua sustentabilidade ambiental"

Decisão de localização

- Homologação do parecer da CAIA pela Senhora Ministra do Ambiente, em **5 de Julho de 1999**.
- Decisão do Governo seleccionando a Ota, através dos Ministérios do Ambiente e do Equipamento, Planeamento e Administração do Território, em **6 de Julho de 1999**.
- O Consultor Aeroportuário (AdP) confirma a viabilidade da localização Ota, dizendo que a sua recomendação é "favorável".
- Em **19 de Julho de 1999**, a NAER recomenda à Tutela a reserva da Ota para localização do Novo Aeroporto,

Transparência do Processo

- Disponibilização dos EPIA no site oficial da NAER
- Audição Pública em prazo alargado
- Divulgação de 400.000 exemplares de resumos não-técnicos, em separata de dois jornais de grande tiragem
- Sessões de esclarecimentos dirigidas aos autarcas das áreas das localizações
- Acompanhamento permanente do processo através da **Comissão Parlamentar**, nomeada em 18 de Fevereiro de 1998, presidida pelo representante do principal partido da oposição na altura, Eng. Falcão e Cunha, e composta por 23 deputados

Cronograma de Actividades do Processo NAL

ACTIVIDADES	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
INFORMAÇÃO BASE	█									
EST. PREL. IMPACTE AMB.	█	█								
AVAL. IMPACTE AMBIENTAL		█	█							
ESCOLHA LOCAL			█							
GEOLOGIA / GEOTECNIA			█	█	█					
PLANO DIRECTOR E OUTROS				█	█	█	█	█	█	█
HIDROLOGIA / HIDRAULICA					█	█				
REDES E ACESSOS									█	█
AVAL. ECON. FINANC.				█	█					
ESTUDO IMPACTE AMB.									█	█
AVAL. IMPACTE AMB.									█	█

O processo efectivo de estudo decorre durante cerca de 8 anos.

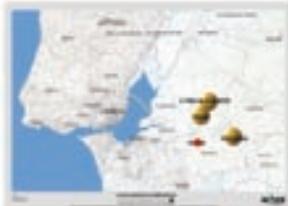
Opções de que se “fala”

Solução Dual - “Portela + 1”

- Portela + Alverca
- Portela + Tires
- Portela + Figo Maduro
- Portela + Sintra
- Portela + Montijo

Solução “Localização alternativa”

- Poceirão
- Faias
- Campo de Tiro de Alcochete





novo aeroporto de lisboa 

Solução Dual "Portela + 1" - Inconvenientes

Razões que desaconselham a operação simultânea de 2 aeroportos em Lisboa:

- Base de tráfego insuficiente
- Custos de exploração agravados com impacto nas taxas aeroportuárias
- Conflitos na gestão do espaço aéreo
- Dificuldade de distribuição de tráfegos entre aeroportos

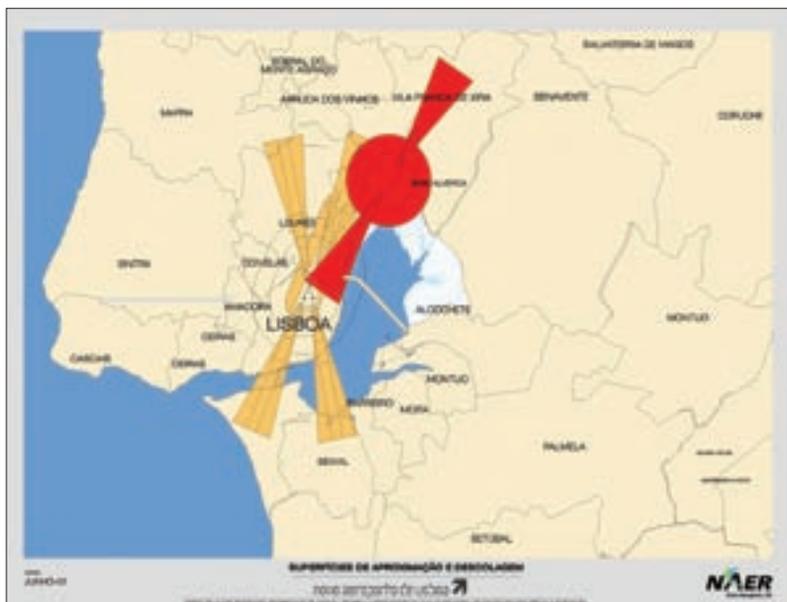


Porque não "Portela + Alverca"

A Base Aérea de Alverca dispõe de uma pista única.

Principais Restrições operacionais

- **Interferência com o fluxo de tráfego aéreo do Aeroporto da Portela e da Base Aérea do Montijo.** A perda de capacidade da pista 03/21 (Lisboa) é equivalente aos ganhos obtidos em Alverca
- Pista com 2500 m x 45 m , com aproximação visual, **não compatível com o mix de aeronaves utilizado nas rotas intercontinentais**
- Caminho de circulação (Taxiway) paralelo a uma distância não regulamentar da pista, não podendo ser realocado por interferir com as instalações das OGMA. **A utilização da pista sem o Taxiway disponibiliza uma capacidade diminuta**
- Na berna de segurança da pista existem obstáculos não removíveis (canais de drenagem com dispositivos de maré)
- **A resistência do pavimento da pista é inferior à necessária para o tipo e intensidade de tráfego.** O reforço é difícil e oneroso dadas as características do solo
- A Base Aérea de Alverca situa-se numa **zona contígua à Rede Natura 2000** e tem uma elevada concentração de aves

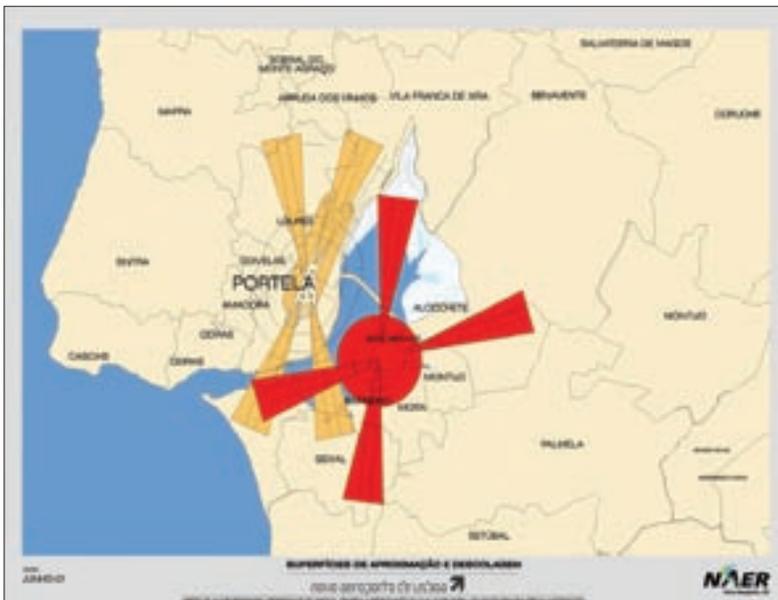


Porque não "Portela + Montijo"

A Base Aérea do Montijo dispõe de duas pistas cruzadas : 01/19 (2140m) e 08/26 (2440m)

Principais Restrições Operacionais

- A pista 01/19 **não pode ser prolongada** até aos necessários 3200 metros por restrições ambientais
- A pista 08/26, inoperacional e em elevado estado de degradação, tem que ser **reabilitada e ampliada** em cerca de 900m (uma parte fora do perímetro da Base)
- As aproximações e descolagens são **conflituantes** com as da Portela, com redução da capacidade de cada um dos aeródromos em operação simultâneas
- Existem sérias restrições impostas pela existência do **espaço aéreo reservado para a LP D19**
- **Concentração de aves e riscos sensíveis para a operação**: as regras actuais de operação referem a proibição de voar abaixo dos 1 000 pés (300m)
- **Existência de ventos cruzados** na pista 08/26 e atingir os 20 a 30 Kts (o tráfego afectado terá que divergir)
- **Elevado nível freático** no local e **tratamento os solos** nas expansões e reabilitações das infra-estruturas
- **Eventual conflito**, em termos de obstáculos nas aproximações e descolagens, **cóm a nova travessia do Tejo (porta Chelas- Barreiro)**



Localizações alternativas

- Poceirão
- Faias
- Alcochete



POCEIRÃO E FAIAS

- **Localização geográfica** não é distinta da localização Rio Frio
- O contexto hidrogeológico é o mesmo que em Rio Frio, tratando-se de um **sistema aquífero** alimentado directamente pelas precipitações, e com **vulnerabilidade alta a extremamente alta** à poluição (solos permeáveis)
- A proximidade das **Zonas de Protecção Especial** permite concluir pela existência de **impactes ambientais muito significativos**, cuja minimização e compensação não será possível, já que não se afiguram inferiores aos que justificaram o afastamento da localização Rio Frio



CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE

- Localização contígua à **Zona de Protecção Especial do Tejo** (Rede Natura 2000)
- O contexto hidrogeológico é o **mesmo que em Rio Frio**, tratando-se de um **sistema aquífero** alimentado directamente pelas precipitações, e com **vulnerabilidade alta a extremamente alta** à poluição (solos permeáveis)
- Extrema vulnerabilidade a que ficariam sujeitas as origens de abastecimento das cidades das imediações
- A proximidade da **Zonas de Protecção Especial** permite concluir pela existência de impactes ambientais muito significativos, cuja minimização e compensação não parece possível, tanto mais que **não se afiguram inferiores** aos que justificaram o afastamento da localização Rio Frio
- Candidatura a **Prémio de Defesa Nacional e Ambiente** em 2004
- Objecto de **estudo internacional** pela riqueza ambiental
- Estudos desenvolvidos no CTA, entre 1998 e 1999, que permitiram identificar **123 espécies de aves**, das quais 23 constantes da Directiva n.º 79/409/CEE



Acessibilidades Rodoviárias e Ferroviárias do NAL

Acessos Rodoviários

- **A1 e A10**
Ligações a Norte e Sul
- **Eixo IC2 – A10 – CREL**
Ligações à AML
- **Eixo IC2 – A10 – IC11 – A8**
Ligação à Região Oeste
- **Eixo IC16 – IC30 – IC18 – IC2**
Ligação a Sintra / Cascais

Acessos Ferroviários

- Shuttle ferroviário NAL / Oriente em 17min, com frequência 15min
- Linha AV Lisboa - Porto
- Linha do Norte



novo aeroporto de lisboa



Grupo de Trabalho Acessibilidades

- Nomeado pelo Governo
- Presidido pela NAER
- Integra MOPTC, DGTTT, EP, REFER, RAVE, CP
- Articula os trabalhos com CCDR, Autarquias e Instituto do Ambiente

- Dois novos nós na A1
- Ligação à A10
- Dois novos acessos de ligação da A1 ao IC2 (a Norte e a Sul do NAL)
- Conectividade da A10 e IC2 à A8, pelo IC11



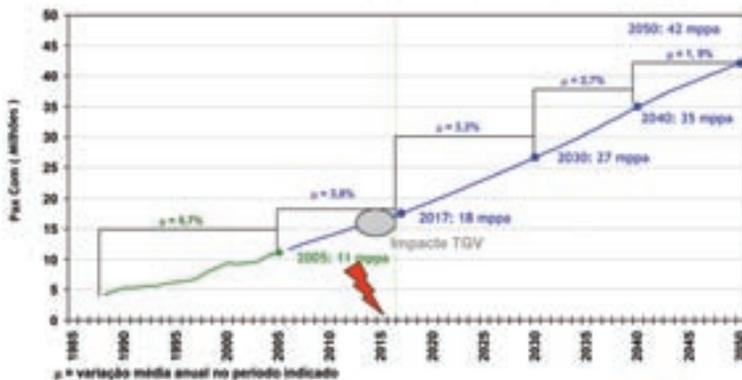


Principais Passos

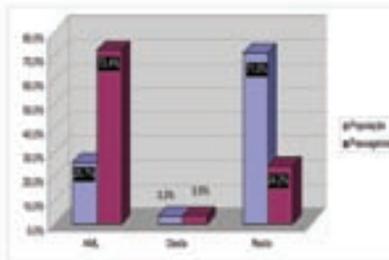
- 22 Novembro 2005 – Anúncio Retoma do Projecto.
- 26 Janeiro 2007 – Anúncio Modelo da Transacção
- 14 Fevereiro 2007 – Resolução do Conselho de Ministros

- **LANÇAMENTO DO CONCURSO NO 2º SEMESTRE 2007**

Previsões Anuais de Passageiros (Lisboa)



Universo dos Pax do Aeroporto de Lisboa residentes em Portugal



- A Área Metropolitana de Lisboa, com 25,7% da População, gera 72,4% dos passageiros
- Os concelhos da Região Oeste, com 3,3% da População, geram 3,5% dos passageiros
- O resto do país, com 71% da população, gera 24,2% dos passageiros
- Os Concelhos da AML – Norte geram 88% dos passageiros da AML
- Os Concelhos da AML – Norte mais os da Região Oeste geram 67,5% do Total de passageiros

Região	População	%
AML	1.230.000	25,7%
Oeste	110.000	3,3%
Norte	3.760.000	71,1%
Total	4.800.000	100%

Estudos de Incidências Ambientais

- Decisão de realizar um processo de AIA
- **Elaboração de um EPIA para cada localização**
- Acompanhamento formal do Ministério do Ambiente
- Organização e procedimentos conforme legislação em vigor
- Consulta pública

Estudo preliminar de impacto ambiental (EPIA)

- **Reorganização dos estudos de incidências**
- **Âmbito espacial : área de implantação do empreendimento**
- **Âmbito temporal: fases de construção e operação**

Constrangimentos Ambientais à operação da aviação comercial na Base Aérea do MONTIJO

- **Interferência directa com a zona do Estuário do Tejo**, local de elevada riqueza avifaunística, que alberga regularmente mais de 100.000 aves aquáticas invernantes, e constitui uma das dez mais importantes zonas húmidas da Europa
- Incompatibilidade com os objectivos previstos de protecção ambiental da zona do Estuário do Tejo, consagrados nos diplomas actualmente existentes, nomeadamente Reserva Natural, Zona de Protecção Especial, Rede Natura 2000, etc.
- **Interferência com as rotas de migração das aves aquáticas migradoras da Europa e espécies migradoras do hemisfério Sul**, traduzindo-se em **risco de colisão nas operações aéreas**
- **Interferência com os movimentos locais da avifauna**, não sendo esta situação resolúvel, uma vez que não é aceitável que a área envolvente da BAS seja transformada em áreas não atractivas para aves
- **Afectação das populações**, por acréscimo de ruído, nos aglomerados urbanos do Montijo, Alcochete, e Barrois

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Srs. Deputados, Sr.^{as} e Senhores Convidados: Para fazer a sua exposição, tem a palavra o Sr. General José Lopes, que dispõe de 15 minutos.

O Sr. **General José Lopes** (Engenheiro de Aeródromos da Direcção-Geral de Infra-Estruturas do Ministério da Defesa Nacional): – Srs. Deputados, Minhas Senhoras e Meus Senhores, muito bom dia.



Muito se tem falado sobre o aeroporto da Ota, mas não vi qualquer engenheiro de aeroportos falar sobre o assunto. Ora, eu proponho-me falar aqui sobre este assunto.

Como vêem, este diapositivo representa um castelo com os olhos bem abertos. Deste lado temos uma máquina de engenharia de fazer obras e deste outro temos um avião. Aqui vemos uma pista, com a respectiva soleira. Com isto quero dizer que trato os aeroportos por tu... E, como vêem, trato-os com carinho, porque os levo debaixo do braço, como faço aos meus filhos.

O que venho aqui dizer nada tem a ver com o Ministério da Defesa Nacional. Eu sou um cidadão e venho defender a posição de um engenheiro da Ordem dos Engenheiros.

A minha experiência profissional, que é de mais de 30 anos, nos últimos 20 anos tem sido ligada fundamentalmente à NATO. Mas que fique claro: o *master plan* de um aeroporto civil ou militar é rigorosamente a mesma coisa. Mas também não quero que fiquem dúvidas: fiz o aeroporto do Corvo, fui consultor para a ampliação do aeroporto de Riade, na Arábia Saudita, e fui responsável pela ampliação do aeroporto de Porto Santo, que, como sabem, é, simultaneamente, civil e militar.

A minha agenda é esta: "Aeroporto de Lisboa – Rumo ao século XXII: Objectivos; Critérios; Portela; Portela +1; Ota; Margem Sul; Opinião de Técnicos e

Utilizadores; Conclusão; Recomendações; Fim". Bom e já vamos ver porquê rumo ao século XXI. O que se pretende é criar uma IE aeroportuária que sirva a região centro, seja estruturante nas vias de comunicação e potencie o desenvolvimento económico e social do país.

São múltiplos os critérios pelos quais este problema tem de ser analisado e eu vou expor alguns: segurança, possibilidade de expansão, menor distância/tempo de transporte, melhor relação custo/benefício: utilização de IE existentes, melhor relação custo/qualidade de IE novas, aperfeiçoamento de IE a construir para outros fins, servidões, poluição, ambiente.

Vamos ver Portela e também Portela +1. Como sabem, a Portela começou a operar em 1942 e está previsto encerrar em 2017, o que representa uma duração de 75 anos. Está asfixiada. Porquê? É uma excelente plataforma aeronáutica, só que, para a construção de uma segunda pista, era necessário que a Alta de Lisboa saísse, o que, nesta altura, é absolutamente impossível.

Portanto, a primeira lição que temos de tirar daqui é que não se pode deixar asfixiar o aeroporto. Ele tem de ser planeado para o futuro e não se pode deixar asfixiar.

A Portela +1 (Alverca) tem vários problemas. A ligação entre ambos obriga à duplicação de meios e, portanto, é uma solução cara e provisória. E porque é que é cara e porque é que é provisória? É cara, porque a pista de Alverca e tudo o resto está em cima dos lodos do vale do Tejo e, como tal, todos os edifícios têm de ser feitos em cima de estacas, isso significa 20 m de altura, e antes mesmo de qualquer coisa ser feita já gastámos grande parte do dinheiro. Eu não vou perder tempo com isto. Até aqui a minha opinião coincide exactamente com a da NAER, portanto vou passar à frente.

Vamos agora analisar a Ota. Quero comparar duas localizações, como viram há pouco, a Ota e a margem sul. A Ota está localizada onde todos sabem. Quando se faz um aeroporto, a primeira coisa que um projectista faz é ver as condições climatéricas, em especial o vento. E porquê o vento? Porque é ele que vai definir a orientação da pista e a pista tem de ser orientada a favor do vento. Ora, aqui não há a mínima hipótese de escolher nada. Portanto, a orientação é aquela e não tem mais orientação possível, ou seja, o projecto em si, à partida, está limitado.

Continuando a ver a localização, a Ota tem relevo de um lado, mas também tem relevo do outro, ou seja, de um lado tem a serra de Montejunto e do outro lado – não parece – mas também tem relevo que dificulta aterragens e levantamentos.

No que se refere à visibilidade, esta é má. Há meios técnicos que conseguem que o avião vá até à pista sem se ver rigorosamente nada, mas esses meios não podem ser utilizados na sua totalidade, porque o relevo não deixa, e a questão é essa. Ou seja, temos teoricamente uma linha da qual não podemos fugir, temos relevo de um lado e relevo do outro.

Mas um avião, quando aterriza, pode não ir direito à pista.

Um avião, quando aterriza, pode estar nas zonas de espera.

E as zonas de espera, para duas pistas, são quatro. Uma para cada pista, ou seja, uma a norte e outra a sul (isto para a pista direita, se estivermos a olhar de sul para norte). Do lado esquerdo é a mesma coisa. Ora, tudo isto leva a que a pista não possa ser certificada CAT III. Quanto ao ruído, não é possível mexer na pista, não é possível rodá-la de maneira nenhuma. O ruído que está é aquele que as pessoas já têm e não há a mínima hipótese de minimizá-lo.

No que se refere às zonas de espera, os estudos feitos apontam para a existência de conflitos com a Base Aérea de Monte Real, mas também no caso do Campo de Tiro de Alcochete, ou seja, para aquele ser minimamente viável, o Campo de Tiro de Alcochete tinha de sair de lá.

Passo a mostrar a imagem do terreno onde se propõem fazer o futuro aeroporto. Como vêem, temos aqui linhas de água, há aqui uma zona inundada. Isto quer dizer que é necessário fazer obras de hidráulica entre o ponto mais baixo e o ponto mais alto. Temos uma cota de 60 m e outra de 2 m, pelo que tem de haver um movimento de terras brutal. Antes disso, têm que se fazer todas estas obras de hidráulica, que são extremamente caras e morosas e que demoram, pelo menos, dois anos.

Está aqui desenhada a pista da Força Aérea, a qual foi usada durante uma série de anos. Se repararem, ela não está nas linhas de água, portanto, a Força Aérea teve a preocupação de a pôr fora das linhas de água, e, se repararem também, tem uma inclinação para noroeste. E tem uma inclinação para oeste, porque toda a gente sabe em Portugal que os ventos ou são do norte ou são de poente, do quadrante noroeste, e, portanto, a pista estava bem orientada.

Mais: se verificarem, estão aqui desenhados uns pontinhos, que são pontos de expressão. Isto quer dizer que o Estado português gastou muito dinheiro a fazer ali uns pontos de expressão para os aviões operarem dali.

Quando, a seguir ao 25 de Abril, a Força Aérea pretendia reestruturar-se – e reestruturar queria dizer economizar meios e ter melhores aviões – andou a estudar as várias bases aéreas e eu, aliás, tive o prazer de fazer parte desse grupo de trabalho.

Relativamente à Ota, chegámos à seguinte conclusão: não servia. E, portanto, fomos fazer as infra-estruturas,

não aqui, mas na Base Aérea de Monte Real, onde foram pagas as infra-estruturas para voltar a fazer isto. Foram pagas pela NATO e, atenção, que a NATO só paga quando tem a certeza de que está tudo bem. A Força Aérea saiu daqui e a única coisa com que cá ficou foi com uma escola, a escola da Força Aérea. É a única coisa que lá está, mas podia estar lá ou estar aqui, ou seja, não tem rigorosamente nada que ver com a actividade aeronáutica.

A construção aqui obriga a retirar esta escola, obriga a retirar uma série de infra-estruturas que lá estão (água, electricidade, etc.). O custo de investimento, como facilmente se entende, é brutal, e não só o investimento inicial como o de operação e manutenção. O de operação quer dizer que muitos aviões poderão lá não aterrar e, portanto, terão de ir para um aeroporto alternativo. Feitas as contas, a percentagem de dias é pequena, mas sobre 20, 30 ou 40 milhões quer dizer que milhares de pessoas por dia vão ter de ir para outro aeroporto, porque este não está em condições.

O que é que está errado no meio disto tudo? O que está errado no meio disto tudo é que em 1999... Trabalho nisto, sempre na óptica do Ministério da Defesa, há mais de uma dúzia de anos, não contando com o trabalho inicial. Quando vi, pela primeira vez, um desenho daquilo que se queria fazer na Ota, eu disse ao então presidente da NAER, o Eng.º Rui Sérgio, "Isso é impossível!". E é impossível porquê? Porque o desenho que foi apresentado ao povo é que era possível ter duas pistas, mais uma do outro lado, que ia para cima de Camarnal – impossível –, mais uma do lado direito, em cima da auto-estrada, passando por cima desta linha de água – impossível! Eu disse imediatamente que era impossível!

O que foi dito é que passava lá a A1, tínhamos a Linha do Norte e os terrenos eram do Estado. Que os terrenos são do Estado não é bem verdade, porque o Estado

tem lá 300 ha quando são necessários 1 800 ha, portanto, a quantidade é pequena. Quanto à A1 e à Linha do Norte, já vamos ver a seguir que não é uma vantagem, na minha opinião.

Vamos ver, então, a possibilidade da margem sul. Como sabem, a solução margem sul foi aprovada em 1972. Quando se diz que isto já está a ser feito há 30 anos não é bem assim, ou seja, até 1999 a solução era a margem sul, de 1999 até hoje é que é a Ota.

Vantagens da margem sul. Relevo não tem, tudo à volta não tem relevo. Quanto à orientação das pistas, o projectista tem a flexibilidade de rodar a pista para onde quiser. Obviamente, não é para onde quiser, é para onde tem de ser, pois estamos a falar de ventos e de ruído. Os projectistas podem orientar a pista de tal maneira que ela tenha o mínimo impacte de ruídos para as povoações limítrofes.

Limita conflitos de espera. Aquilo que referi relativamente à Base Aérea de Monte Real, ao Campo de Tiro de Alcochete não se coloca. Há outros conflitos de espera que não este, mas são menores e minimizáveis, neste caso (na Ota não são minimizáveis, porque a solução é aquela).

O ruído é limitado porque podemos orientar a pista para onde quisermos.

Há pouca gente na zona, portanto, ainda hoje conseguimos fazer ordenamento do território de tal maneira que o aeroporto não venha a ser asfixiado como foi o da Portela.

Aeroporto alternante. O que é o aeroporto alternante? Quando um avião não pode aterrar num sítio tem de ir aterrar num outro. Qual é a alternante para a Ota? Ou seja, imaginem que um avião não pode aterrar em Faro, tem de vir para a Ota. E, depois, como é que vai para o Algarve? Tem de vir para Lisboa, dar a volta e ir para o Algarve (já vou a este aspecto a seguir).

Portanto, deste lado, podem fazer-se altimetria, solos, rios, aterros. Os aterros no outro local são 50 milhões de m³, aqui estamos a falar de 5% disso, *grosso modo*.

Servidão terrestre. É possível ainda hoje planear o território para que não haja problemas de asfixia do aeroporto no futuro.

Fazer isto tudo demora quanto tempo? Claro que vamos demorar dois anos. Podemos fazer um estudo agora, fazer o anteprojecto entre 2008 e 2009, arranjar o concessionário e fazer o projecto definitivo entre 2010 e 2011, a construção entre 2011 e 2015, 2016 é para fazer testes, ensaios, etc., e em 2017 o aeroporto também está aberto.

O local será o Campo de Tiro de Alcochete. Isso quer dizer que o Estado tem lá, neste momento, 7 500 ha, o que dá para quatro aeroportos. Não é para um bocadinho, dá para fazer quatro aeroportos! É óbvio que não se pode lá fazer os quatro e que nem tudo dá para o aeroporto, mas também é óbvio que o Estado lá tem 7 500 ha.

Hospital. É mandatório que deste lado do Tejo, ou seja, na margem sul, haja um hospital para se ter lá um aeroporto com esta envergadura. A região precisa ou não de um hospital, independentemente do aeroporto? Essa é a pergunta. Mas mesmo se a resposta for "independentemente do aeroporto, não é necessário hospital", o dinheiro que se poupa no aeroporto dá para fazer *n* hospitais.

Porque é que a solução foi chumbada? Sobreiros, aves, aquíferos. Basicamente são estes. O local que proponho não tem sobreiros. Quanto a aves, pode ver-se nesta imagem a reserva do Tejo e a reserva do Sado e onde há passagem de aves, da margem direita. Também é verdade que, actualmente, com a Rede Natura 2000, isto avançou mais para aqui, mas mesmo assim fica fora da Rede Natura 2000.

Não sou a pessoa indicada para falar do aquífero, mas está presente o Eng.º Vale que foi meu professor e que talvez queira falar disso.

Quero só deixar aqui três ou quatro questões. Primeiro, o aeroporto de Madrid, que serve 6 milhões de pessoas, está em cima de um aquífero e é de lá que os madrilenos bebem água.

Segundo, tanto quanto sei, e o Eng.º Vale que o confirme, na margem esquerda do Tejo está previsto que a distribuição de água às populações seja feita pela EPAL. Na margem direita já o é e da margem esquerda está previsto que o seja. Posso dizer-vos que o nível de água da barragem de Castelo de Bode está, hoje, à cota 119, ou seja, está praticamente no máximo.

A Sr.ª **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Informo que já passaram 15 minutos. Peço-lhe que gira o seu tempo o melhor que possa.

O Sr. **General José Lopes**: – Quanto à rede ferroviária desenhada, podemos ver aqui por onde passa, vem pelos montes, vem a Lisboa e vai para Faro. Isto quer dizer que um passageiro que tenha de deslocar-se entre os aeroportos de Faro e de Lisboa tem de ir a Évora, a Lisboa e depois é que vai para a Ota. Um passageiro que queira vir do aeroporto do Porto e ir para Faro tem de vir a Lisboa? Isto não faz sentido nenhum. Proponho: directo e para Madrid. Para Madrid porquê? Capta muito mais clientes, ou seja, são 150 km até à fronteira, 150 km mais para lá são 300 km. Ainda estamos a 300 km de Madrid. O *shuttle* passa a utilizar a mesma plataforma da alta velocidade.

Sobre transporte marítimo, não nos esqueçamos de que só podemos ganhar o campeonato com tudo, a jogar com a equipa toda. Esta solução, o transporte marítimo, temos: Lisboa, Setúbal, Sines. Portanto, é muito mais vantajosa do que aquela.

Bem, muito mais haveria para dizer, mas vou passar ao diapositivo seguinte.

Fala-se muito em que as opiniões estão divididas, mas a pergunta é: que opiniões? Identifiquei aqui vários conjuntos de pessoas: especialistas da aeronáutica, controladores de tráfego aéreo, pilotos. Relativamente a estes, e só a estes, faço um repto: chamem aqui quem quiserem, mas não é em Portugal, é no mundo todo, que venha aqui dizer que o aeroporto da Ota é melhor do que este na margem sul.

Quanto a especialistas de transportes, no diapositivo anterior, posso depois explicar que a solução é melhor.

Quanto ao ambiente, eu não sou especialista de ambiente, os técnicos que se pronunciem, mas eu já disse.

Sobre utilizadores: reparem, Lisboa, Setúbal, Alentejo, Algarve, Norte e Beiras, para todos é preferível esta localização. E porquê? Porque tem pontos aqui, tem pontos ali... Se olharmos o diapositivo anterior, ainda se vê melhor que até Fátima tem uma alternante, ou seja, o IC13, que está a ser construído e vai até Fátima.

Ora, quanto aos utilizadores: todos estes preferem margem sul.

Relativamente aos de Oeste, que se pronunciem; quanto aos do Ribatejo, que se pronunciem também. Eu sou do Ribatejo.

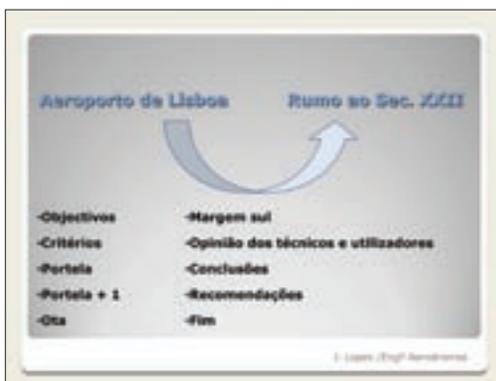
Em conclusão, é possível haver compatibilidade ambiental e temos de partir deste pressuposto: Portela está esgotada, Portela +1 é mais uma solução cara e provisória. A Ota é uma solução cara e limitada. Margem sul é a melhor solução.

Recomendo que sejam aprofundados estudos na margem sul para que possam ser comparados com a solução Ota. Porque é que não querem que seja comparado? Aliás, acham que é só uma coincidência, eu ter chegado a esta conclusão, atenção, em 1998? Nunca vi o estudo do Eng.º Viegas, nem sequer o conhecia, e ele, agora, vem propor exactamente a mesma solução: acham que é coincidência?

Em conclusão: é preciso estudar, estudar, estudar! É preciso projectar bem, fazer bom projecto, porque só com bom projecto é que se consegue fazer uma boa obra. Não há boas obras com maus projectos. E o repto é fazer melhor. E, fazer melhor, porquê?

Quando eu andava no liceu, antes do 25 de Abril, bastava fazer. Não estava nada feito! A seguir ao 25 de Abril, nos tempos mais modernos, era preciso fazer, mas fazer bem. Só que, hoje, isso não chega! Hoje, é necessário fazer, fazer bem e fazer melhor do que os outros, porque se não, perdemos a nossa "guerra".

Muito obrigado pela atenção.



Objectivo:

Criar uma IE aeroportuária que:

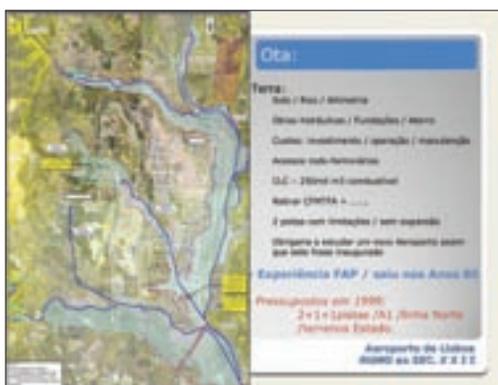
- sirva a região centro
- seja estruturante nas vias de comunicação
- potencie o desenvolvimento económico e social do País

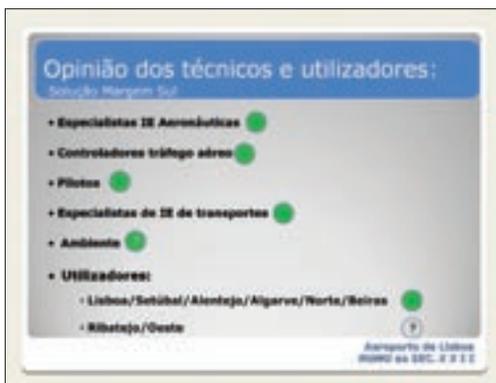
Aeroporto de Lisboa
RUMO ao SEC. XXII

Critérios:

- Segurança, possibilidade de expansão, menor distância/tempo de transporte; melhor relação custo/benefício; utilização de IE existentes; melhor relação custo/qualidade de IE novas; aproveitamento de IE a construir para outros fins; servidões; poluição; ambiente.

Aeroporto de Lisboa
RUMO ao SEC. XXII





Conclusões:

- É possível haver compatibilidade ambiental.
- PORTELA está esgotada
- PORTELA + 1 é uma solução cara e provisória
- OTA : é uma solução cara e limitada
- Margem sul é a melhor solução.

Arquiteto de Urbanismo
MARIO DA SILVA S. S. S.

Recomendação:

Sejam aprofundados estudos na Margem Sul para que possam ser comparados com a solução Ota.

Arquiteto de Urbanismo
MARIO DA SILVA S. S. S.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Antes de passar a palavra, quero pedir que não se esqueçam de fazer as vossas inscrições, uma vez que não vamos fazer intervalo durante este período, para que possamos planificar o debate.

Peço, agora, ao Professor José Manuel Palma, Professor Auxiliar da Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação, ex-presidente da Quercus que tome a palavra.

O Sr. **Prof. Doutor José Manuel Palma** (Professor Auxiliar da Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação): – Muito boa tarde.

Em primeiro lugar, agradeço à Comissão, ao Sr. Presidente e à Sr.^a Vice-Presidente, o facto de me terem convidado para partilhar algumas ideias com os Srs. Deputados e também ao público por estar aqui.

O orador anterior fez algumas considerações sobre as suas qualificações. Nestes debates, onde vimos porque somos supostamente técnicos, eu gostava também de dizer que sou professor de análise e

percepção de risco, psicologia do ambiente, ecologia. Fui presidente da Society for Risk Analysis. Sou um Board Member da European Federation for Transport and Environment, sou perito na União Europeia para as novas directivas sobre o ruído, desde 2001, e estou exactamente neste momento a servir a comissão sobre os ruídos dos aeroportos. Refiro isto só para terem uma ideia sobre aquilo que quero dizer.

A primeira questão a que quero tentar responder é: Portela, sim ou não? E, depois, margem sul, sim ou não? E como estamos num momento delicado da vida

de Lisboa, e há coisas que, a meu ver, ainda não foram apresentadas neste debate, é conveniente ver esta imagem: esta é a imagem do ruído de Lisboa, em 2002, durante o dia; e esta imagem será o ruído de Lisboa – o mapa de ruído devido ao aeroporto de Lisboa – em 2015. E será a da noite, neste



momento, para quem vive em Lisboa. É isto que estão a ver aqui. Reparem: com os eixos de aproximação das pistas, o impacto forte do aeroporto começa imediatamente no rio nos dois lados. Será, portanto, a noite, em 2015, e isto só falando no ruído.

Não quero falar de tráfego. Já foram aqui esgrimidas várias questões. Também não quero falar de segurança, porque, geralmente, temos grandes dificuldades em lidar com acontecimentos de baixo risco, mas de altas consequências, como é a queda de um avião. Geralmente, nós todos temos poucas capacidades a fazer essas estimativas. Portanto, quero concentrar-me no ruído.

Aqui, a questão fundamental é que esta situação leva a que aconteçam várias coisas: em primeiro lugar, não cumprimos a legislação; em segundo lugar, para resolvermos este problema, parcialmente, teríamos de gastar milhões de euros, centenas de milhões de euros, para insonorizar toda esta área o que, neste momento, excede a legislação. Por outro lado, isto leva-nos a problemas de limitação de horários, até de gestão aeroportuária, como acontece na União Europeia.

Além disso, existe neste momento uma nova coisa, segundo a directiva europeia, que é a chamada *L. Evening*. Descobriu-se que, das horas mais importantes em termos de impacto, em vez de dividirmos só em termos de dia ou de noite, temos de dividir em termos de dia, em termos de noite, mas também em termos de *evening*, que é o período entre as 20 horas e as 24 horas, que é particularmente impactante para as crianças e os adultos.

E porque é que o ruído é um problema? Geralmente, as pessoas entendem que o ruído não causa problema algum, "Eu até não sou incomodado com o ruído".... Já ouvi pessoas com responsabilidade dizerem isto. Eu, por exemplo,

que sou professor na Universidade de Lisboa, tenho de interromper as minhas aulas, quase de 5 em 5 minutos, quando estou a falar. Há uma disparidade muito grande na sensibilidade ao ruído e as pessoas esquecem-se de que as queixas do ruído são as maiores queixas ambientais a nível europeu e a nível português. É só pedirmos os registos ao Instituto do Ambiente. Mas nós esquecemo-nos disso, porque pensamos que o ruído tem a ver com a sensibilidade pessoal. Pois não é sensibilidade pessoal. Está aqui um modelo dose-resposta.

Aqui em baixo têm o grau de ruído e também têm a percentagem de pessoas altamente incomodadas. Reparem numa coisa extremamente importante, para percebermos esta discussão: para o mesmo nível de ruído, as pessoas estão sempre mais incomodadas quando o ruído é de avião, depois, quando é ruído rodoviário e, depois, quando o ruído é ferroviário. Isto verifica-se para o mesmo nível de ruído.

Incómodo? Mas incómodo também não interessa muito, no incómodo há umas pessoas que estão mais interessadas e outras que estão menos incomodadas. Também já ouvi muitos dizerem isto.

Só que, basicamente, aqui têm um estudo que eu fiz com o Professor Bento Coelho, em 2002, na zona de Alcântara. E aqui está o perfil de ruído: este, essencialmente, é a ponte 25 de Abril; aqui temos os picos, quando passam os comboios e, depois, o avião, em Alcântara.

Portanto, a questão aqui fundamental é: porque é que isto é mau? Ainda ontem aparecia no *Público* uma especialista no sono que dizia que as pessoas deviam desligar o telemóvel, quando estão a dormir, porque o facto de haver mensagens, enquanto elas estão a dormir, modifica a qualidade do sono e isso é um grande problema.

Pois eu vou dizer-lhes, meus caros amigos, particularmente para os candidatos à presidência da Câmara Municipal de Lisboa, que o ruído mata! E vou explicar porque é que mata e, se quiserem números, eu também os digo. Mata! Mata, como? Reparem, em termos de percentagem de pessoas incomodadas, em toda a Europa: Portugal está dentro da média europeia. Geralmente, na Europa, as pessoas dizem que os portugueses e os espanhóis são muito barulhentos. Até há um estudo, pago pela Comissão Europeia, para comprovar se os portugueses, espanhóis e italianos são diferentes dos nacionais do norte. Pois esses estudos, que eu e os meus colegas temos, demonstram que nós, portugueses, não somos diferentes dos de lá. Como vocês vêem, a percentagem de pessoas incomodadas em Portugal pelo ruído é igual à da média europeia e aproxima-se quase de 30%. Reparem: temos estudos sobre o incómodo durante o ruído. Por exemplo, este é um estudo comparativo na Holanda entre 1998 e 2003, e, reparem, isto parece muito pequenino, porque é uma zona limitada, mas quase atinge 3% da população e vai aumentar.

Mas porque é que o ruído é mau? Por causa disto, meus caros amigos: porque o ruído mata! E, mata, como? Isto é a Organização Mundial da Saúde e é o processo das pessoas morrerem por causa do ruído. E morrem por causa

do ruído, porquê? Primeiro, porque começam com sensações de *annoyance*, desconforto, de *feelings of discomfort, disturbance* que aumenta uma coisa chamada *environmental stress, stress* ambiental, com libertação de hormonas, diminuindo... Isto é, a maior parte das pessoas está aqui, as tais 30% e há a libertação de hormonas de *stress*.

E, depois, são factores de risco de quê? São factores de risco do colesterol, no aumento da glucose, na tensão arterial, que leva ao enfarte do miocárdio e à morte.

Temos novamente a Organização Mundial da Saúde, para não pensarem que está um indivíduo esquisito a falar de ruído. Pois, aqui, vocês percebem claramente que vem do processo incómodo. Aliás, sabe-se que o ruído perturba claramente a *performance* cognitiva das crianças, nas escolas, etc., não é preciso estar a falar nessas coisas, mas reparem que as respostas de stress fisiológico aumentam a probabilidade dos factores de risco que levam às doenças cardiovasculares.

Mas há números, há, sim, meus caros amigos, há números! Sabe-se quantas pessoas morrem, neste momento, na Europa, por causa do ruído. E, meus caros amigos, os números são assustadores! Por exemplo, apresento-vos aqui um método de avaliação do chamado *burden of disease* da Organização Mundial de Saúde e vocês vêem um impacte em milhares, na comparação do *burden of disease* do ruído para outros riscos ambientais, ou seja, morre mais gente por causa do ruído do que por causa da poluição atmosférica. Portanto, como disse o outro, *I rest my case!* Isto é o que sucede em Lisboa, hoje! E vocês podem fazer-me a pergunta directa – existem, neste momento, pessoas a morrer em Lisboa, por causa do factor ruído? – que vos respondo já: “Sim, existem! Os portugueses, em geral, e os lisboetas, em particular, não são diferentes dos europeus”. Portanto, a resposta é: “Sim! Estão a morrer”.

Agora, aqui, a questão fundamental é a seguinte: se temos este panorama, então, Lisboa e, dentro deste ponto de vista, também as tais outras opções, 1+1, Montijo, etc., têm graves problemas.

Mas vamos ao novo aeroporto. Costumo dizer que o povo, às vezes, é mais avisado do que nós, porque o povo sabe uma coisa muito interessante, o povo sabe que ter um aeroporto, tanto a norte como a sul do Tejo, é bom, mas sabe que ter um aeroporto também é mau. Então, o povo, a norte do Tejo, tem uma percepção clara: entende que é bom ter

um aeroporto, porque haverá melhores acessos, etc., mas, ao mesmo tempo, nos três concelhos estudados, o povo também diz que existirá uma diminuição da qualidade do ar, maior poluição do ambiente e muito mais ruído. Isto é a norte do Tejo!

A sul do Tejo, meus queridos amigos, a situação é exactamente igual! Parece que as pessoas a norte do Tejo e a sul do Tejo são exactamente iguais! As médias são maravilhosamente equivalentes, ou seja, as pes-

soas a norte do Tejo e a sul do Tejo acham que seria interessante ter um aeroporto lá, mas também reconhecem que o aeroporto tem graves impactos negativos – é aquilo a que se chama uma atitude ambivalente.

Mas, então, norte ou sul? Como é que poderemos jogar com estas duas coisas? Meus caros amigos, deixem-me fazer aqui algumas considerações, porque, desculpem que vos diga, estando eu ligado à universidade ao longo deste tempo, às vezes, há coisas que me custam. Primeiro: não se pode confundir ciência com tecnologia. Uma coisa é a ciência, são os princípios tirados da ciência, outra coisa é a tecnologia, é fazer uma coisa num determinado sítio. E as pessoas confundem sistematicamente ciência com tecnologia. E porquê? Porque qualquer solução técnica é um conjunto da aplicação de regras científicas a um contexto particular.

Logo, meus queridos amigos, deixem-me ser claro desde o princípio: não há nenhuma solução particular que seja imune a juízos de valor. Portanto, pensarmos todos que, por virem aqui meia dúzia de técnicos ou universitários, eles podem trazer coisas imunes a considerações de valor, é errado, porque não podem. O que eles fazem, incluindo eu, é pegar na ciência, transformá-la em tecnologia e apresentá-la num contexto determinado. Portanto, não sejamos ingénuos! Nenhuma solução é imune a considerações de valor!

Mas, então, como é que devíamos adoptar uma solução? Devíamos adoptar a solução da Ota, do sul, de Alcochete ou do que quisermos da mesma forma que devíamos fazer a compra do nosso automóvel ou da nossa casa, mas não o fazemos, infelizmente, não o seguimos. Porquê? Porque, basicamente, o que nós temos são locais e factores e, ou bem que há um factor relativamente ao qual me digam logo que é impeditivo de que se possa construir naquele sítio e, então, é um factor que me pára tudo completamente, ou, então, o que é que tenho de fazer? Tenho de pesar os factores nos diferentes lugares.

Reparem que existem mecanismos de consensualização das decisões, mas isto é muito complicado e vou explicar porquê: embora devêssemos fazê-lo, todos deveríamos trabalhar na consensualização das decisões. Como é que nós decidimos? É preciso dizer que nenhuma das obras públicas, nos últimos anos, com muita pena minha, seguiu esta decisão racional. Alqueva, por exemplo, a ponte Vasco da Gama e por aí fora... Nenhuma!

Mas como é que nós devíamos seguir? Está aqui como devíamos seguir: chama-se uma *waited additive heuristics or rule* e alguns de vocês, que devem ser economistas, sabem que é uma regra racional. O que é que isto quer dizer? Temos factores e pesos e temos de dar pesos aos factores, temos de multiplicar o peso pelo factor, somar o valor todo e chegar ao valor do local. Era assim que devíamos fazer! A menos que haja factores que sejam exclusivos! Que me digam! Quantos? Como se separam?

O Sr. General, que usou da palavra antes de mim, apresentou uma série de factores e tenho mais uma série deles, alguns dos quais coincidem, outros não. Então, como é que vamos separar os factores? É um processo de discussão. Ah! Mas pior ainda do que os factores, são os pesos! Como é que vou pesar cada um dos factores? Como se definem os pesos dos factores? Era assim que se devia fazer!

Pois, digo-vos o que entendo. Quais são os factores? *In my book*, os factores são, em primeiro lugar, a facilidade de construção e a dificuldade de construção.

Um outro factor é o da segurança na manobra. Não conheço nada de segurança na manobra, mas ouvi, com atenção, alguns especialistas no assunto que me indicam que há melhor segurança na manobra num lado ou noutro e aceito isso como bom, embora gostasse de ver os estudos mais pormenorizados. Porém, ainda não vi nenhum especialista falar no chamado *bird striking*, que também implica segurança, não da manobra, mas segurança.

Outro factor é o do ambiente. Discute-se tanto o ambiente e não se define bem o ambiente. É que uma coisa é o ambiente local, é o sítio onde vou fazer o aeroporto, que, ou tem mais sobreiros ou menos sobreiros, mais eucaliptos ou menos eucaliptos, mais drenagem ou menos drenagem; outra coisa é o ambiente em termos regionais, o impacte global do aeroporto. São duas coisas diferentes: o ambiente local e o ambiente regional.

Ordenamento do território: qual é a pressão sobre todo o processo? Vai fazer-se uma cidade aeroportuária, onde? Qual é a visão do ordenamento do território que queremos ter?

Transportes: qual é o sítio que está mais adequado para aumentar os transportes colectivos e – perdoe-me o Sr. Presidente da TAP – diminuir o uso de avião em curtas distâncias, diminuir o uso de avião entre Lisboa e o Porto?

Mais: qual é o centróide? Onde é que estão os utilizadores? Onde é que está o maior número de utilizadores?

Então, aqui têm uma comparação possível entre Ota e Rio Frio. Dando muito valor à construção, o ruído é levemente diferente e Ota tem mais impacte do que Rio Frio. Mas, atenção, Rio Frio, porque, se for Alcochete, já não é assim.

Relativamente à segurança da manobra, designadamente ao *bird striking*, em Rio Frio e na margem sul é alta, na Ota é baixa.

Quanto ao ambiente local, vou dar de barato que são os dois iguais, porque são os dois maus. No que diz respeito ao ambiente regional, não é assim, porque o ambiente regional é muito mais impactante na margem sul do que na margem norte.

Relativamente ao ordenamento do território, seguindo as ideias do Professor Jorge Gaspar e utilizando os três factores que acabei de referir quanto ao ordenamento do território, também é muito mais impactante na margem sul do que na margem norte.

Quanto ao transporte, em termos de utilizador – e podemos falar depois das linhas de transporte, pois tenho os mapas –, analisemos, em primeiro lugar, Ota e Alcochete. Fiz isto ontem à noite e ainda não tenho o estudo de Alcochete, estou à espera dele, mas, por aquilo que conheço de Alcochete, infelizmente – é que sou do deserto, sou de Setúbal...!

Para mim, era muito mais giro... Hoje, para estar aqui às 9 da manhã, estava ali às 8 horas e saí de casa às 6 horas e 30 minutos. Portanto, têm aqui a comparação entre Ota, Rio Frio e Alcochete. Isto, sem pesos! E se eu puser pesos? Se eu der pesos diferenciados, como disse, desde o início? Se eu der um grande peso à construção, seguindo, aliás, as sugestões que já foram feitas? Se eu der um peso grande ao problema da manobra?

Pela minha parte, dando peso ao ambiente regional e ao ordenamento e dando menos peso ao ambiente local, continuo a ter uma tendência global.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Sr. Professor, está a atingir os 20 minutos.

O Sr. **Prof. Doutor José Manuel Palma**: – Vou já terminar, Sr.^a Presidente.

Se me perguntarem se é bom fazermos todas estas coisas, responderei que devíamos passar os próximos tempos a estudar e a não confiar nestes números, mas, pura e simplesmente, a pôr números numa estrutura de decisão racional. Mas, até onde consigo ver, e posso estar enganado, pelo que gostaria muito que me dessem outras coisas para classificar, continuo a entender que a margem norte – *all things considered* – é a melhor, mas não sou eu, sozinho, que devo preencher estes números.

Novo Aeroporto de Lisboa: Sim ou Não ? Norte ou Sul ?

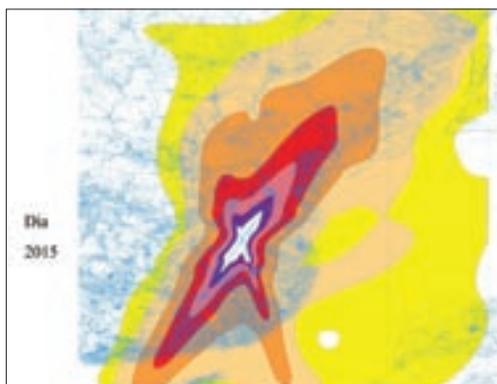
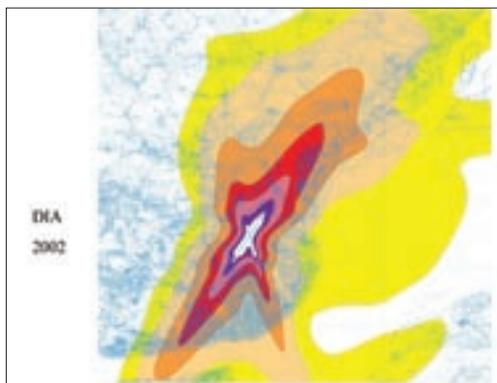
José Manuel Palma

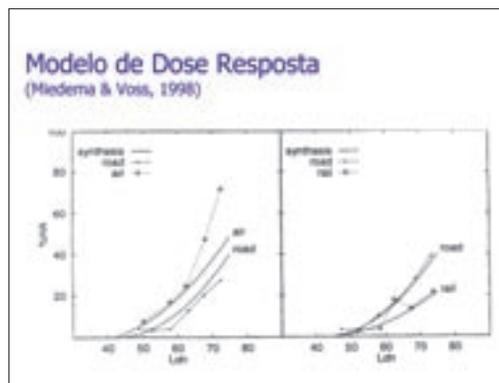
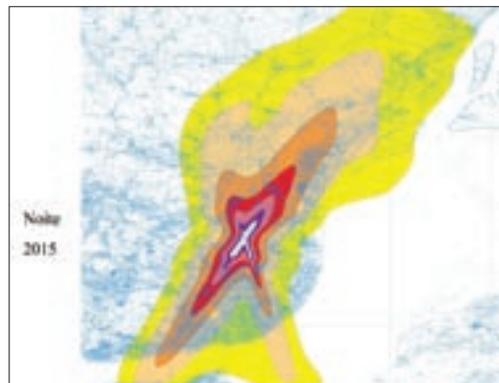
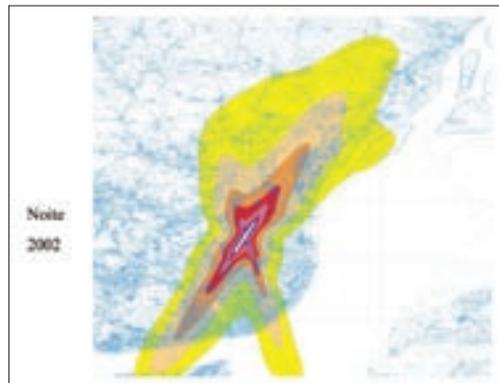
PPCE da Universidade de Lisboa

Ex-President of the Society for Risk Analysis – Europe

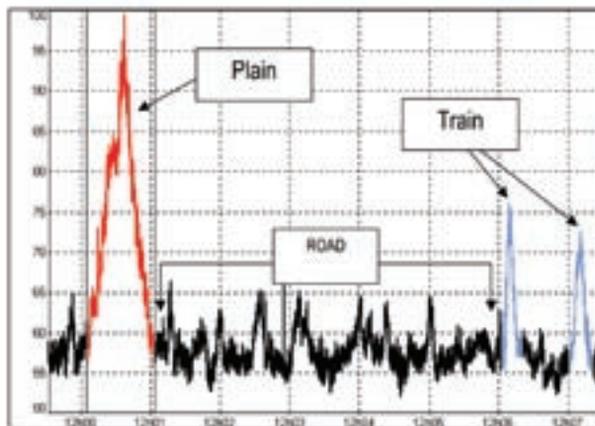
*Board Member desde 1997 da European Federation for
Transport and Environment (TFE)*

Perito da EU no processo das directivas sobre o ruído

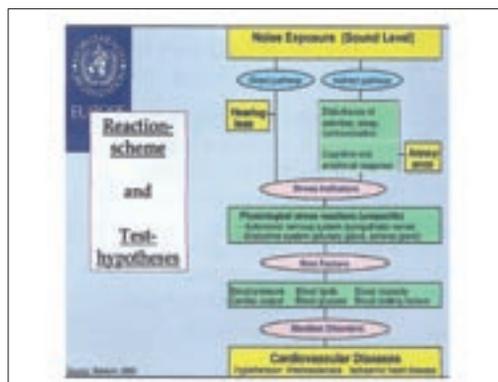
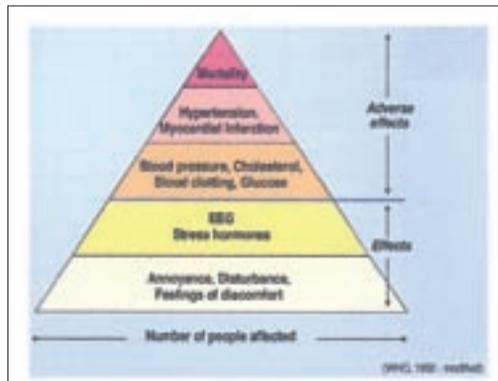
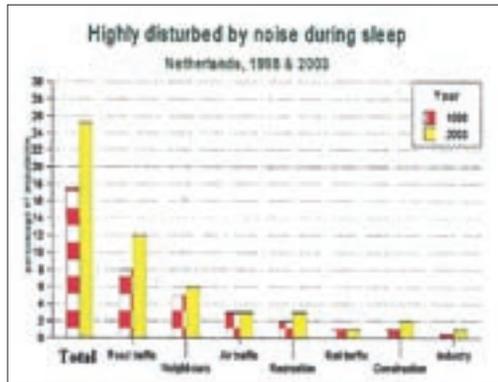


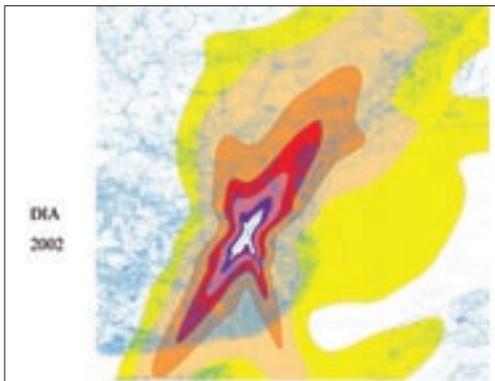
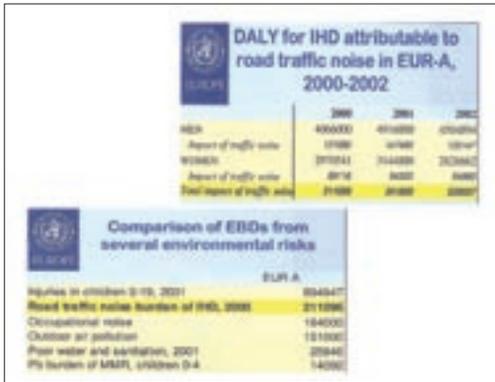
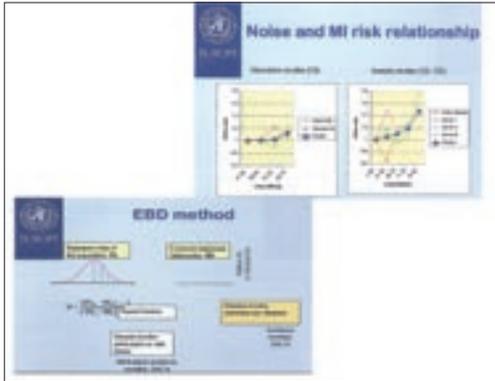


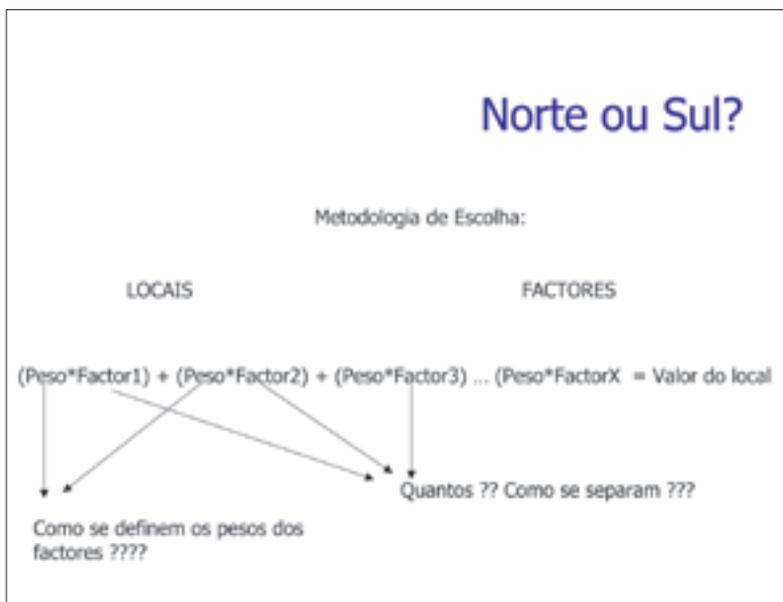
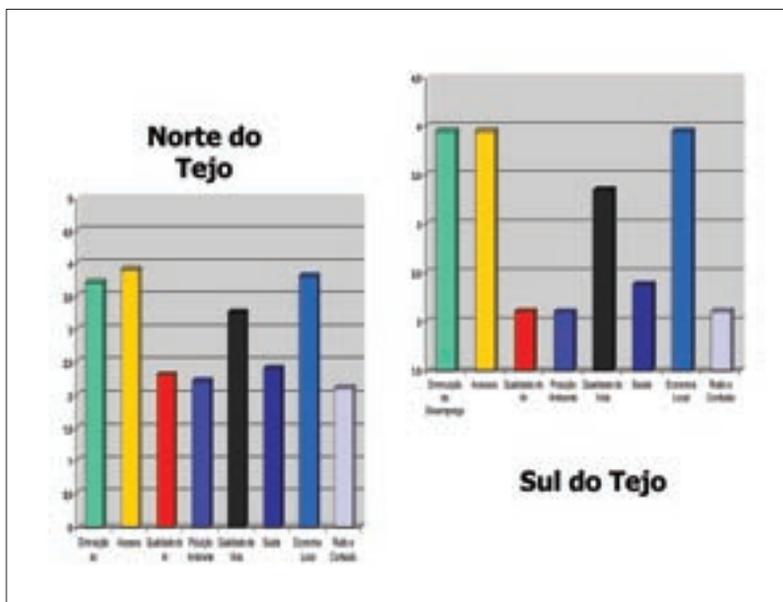
(Palma-Oliveira, Bento Coelho, et. al. 2002)

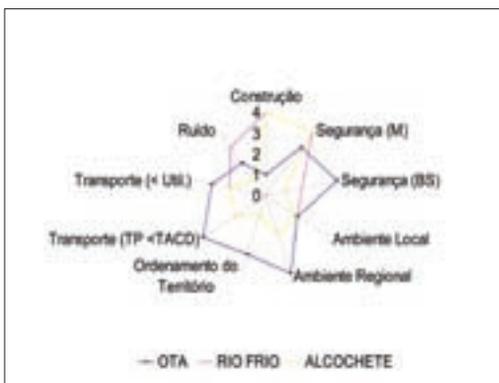
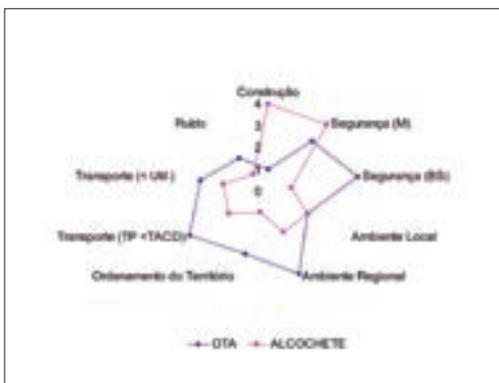
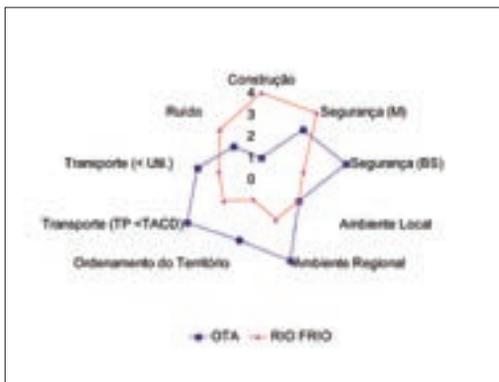


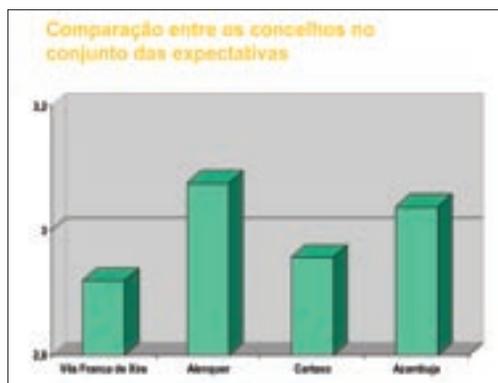
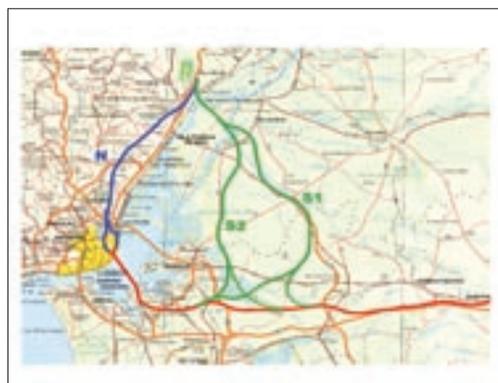
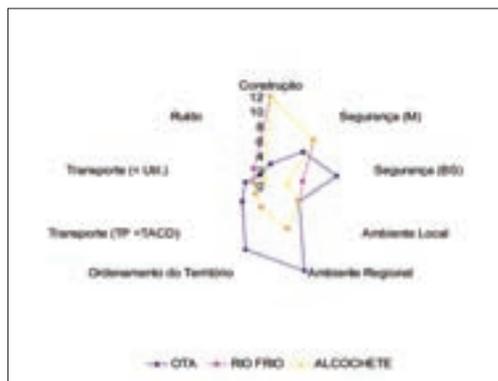
Countries	1995	1996	1997	1998	1999	2000
EU (15 countries)	25.2%	29.3%	29%	27.2%	27.2%	25.2%
Belgium	19.8%	26.7%	27.2%	26.8%	24.7%	24.6%
Denmark	13.2%	17.7%	15.9%	14.3%	16.4%	14.2%
Germany	28.8%	24.7%	No data	No data	No data	No data
Greece	20%	21.4%	21.8%	27.7%	23.8%	18.2%
Spain	20.8%	26.7%	24.1%	20.9%	25.6%	22.7%
France	25.4%	24.2%	24.8%	23%	23.3%	22%
Ireland	8.8%	13.1%	14%	12.8%	11.4%	8.7%
Italy	28.5%	28%	27.8%	24.5%	23%	24.1%
Luxembourg	16.7%	21.7%	No data	No data	No data	No data
Netherlands	21.8%	23.9%	23.8%	24.5%	21.2%	24.7%
Austria	20.8%	27.6%	25.4%	22.8%	23.2%	20.8%
Portugal	17.2%	23%	25.3%	27.8%	28.3%	27.4%
Finland	No data	23.9%	23.8%	23.4%	24.7%	24.8%
United Kingdom	21.4%	26.8%	28.2%	24%	24.8%	23.2%



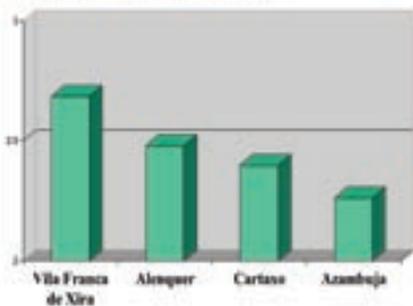




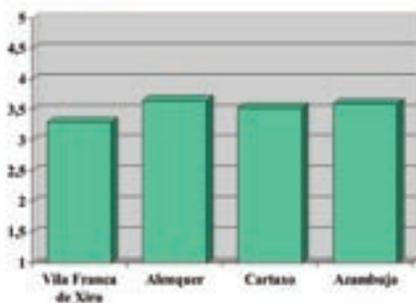




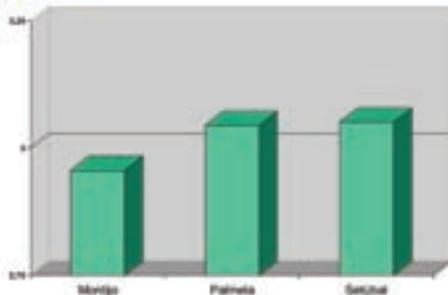
Efeitos do concelho de residência na avaliação da poluição sonora



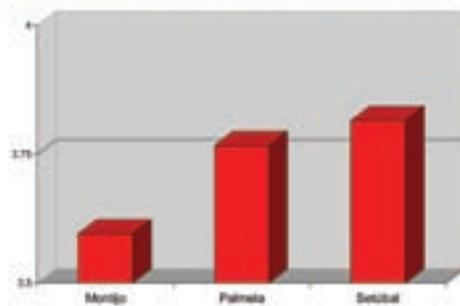
Atitudes em relação ao aeroporto por região



Comparação entre os concelhos no conjunto das expectativas



Altitudes em relação ao aeroporto por concelho



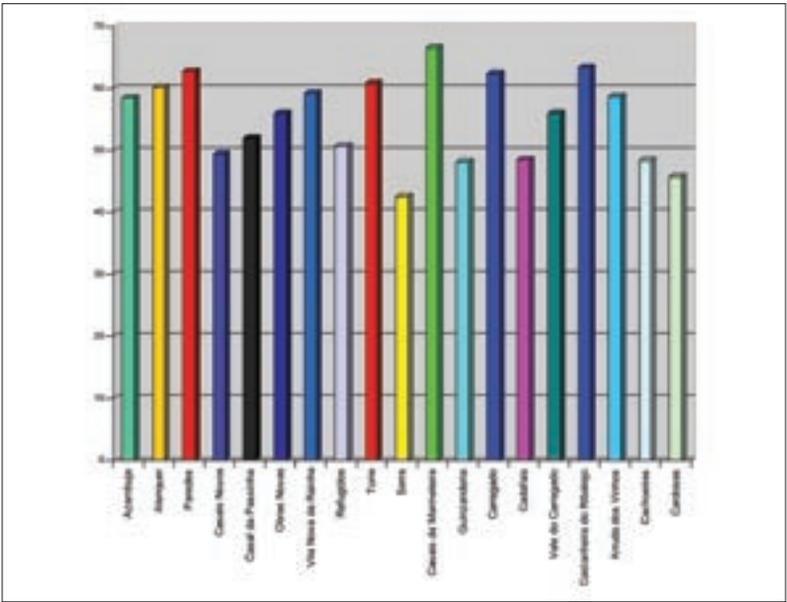
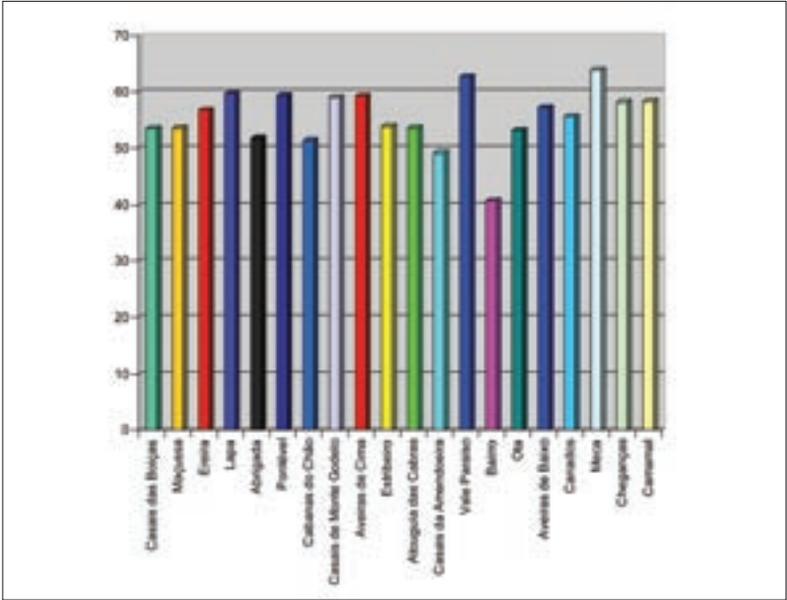
Ota



Figura 10 – Cartas de ruído

Resultados nas medições acústicas

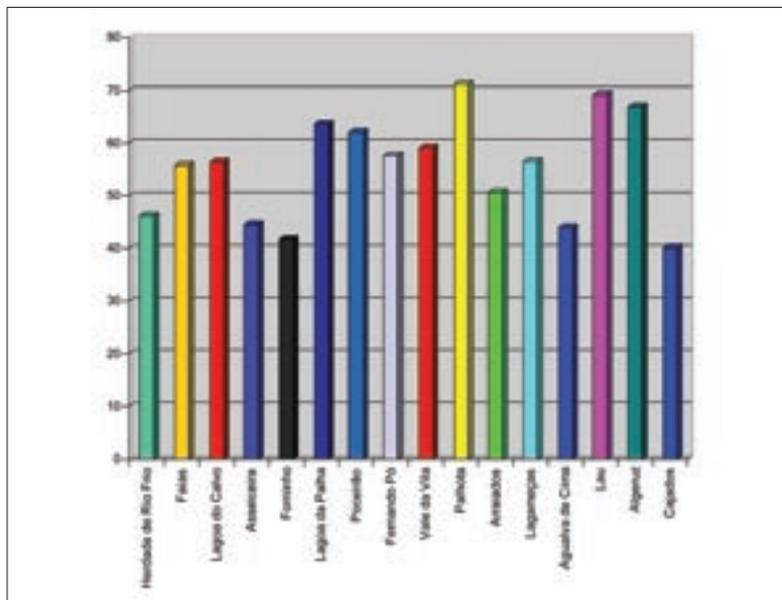
- OTA -



Rio Frio

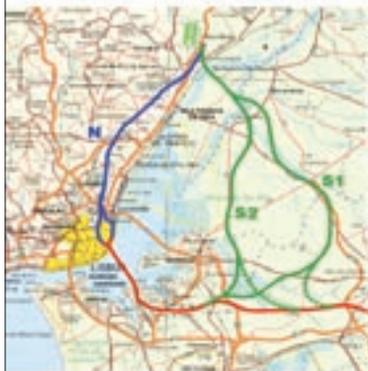


Resultado das Medições Acústicas - RIO FRIO -



Eixo LISBOA-PORTO: Entrada em Lisboa

Análise Técnica



Foi avaliada a hipótese da entrada em Lisboa se processar pela margem esquerda do Tejo.

Para o efeito foram estudadas duas soluções alternativas, que se caracterizam pelo seguinte:

- Extensão: até +53 km;
- Tempo de percurso: até +15 min;
- Evitam túneis;
- Maior extensão de viadutos;
- Custos de construção inferiores;
- Custos de O&M superiores;
- Menores receitas.

Em termos ambientais afiguram-se ambas mais penalizadoras, tendo a alternativa S2 se revelado inviável por atravessar uma área de ZPE classificada como Rede Natura 2000.

Eixo LISBOA-PORTO: Entrada em Lisboa

Análise Financeira

	ALTERNATIVA A	ALTERNATIVA B	ALT. A vs ALT. B
	Margem Direita do Tejo	Margem Esquerda do Tejo	
RECEITAS			
LISBOA-PORTO	3.407.505,864 €	2.945.939,825 €	
LISBOA-MADRID	1.301.528,208 €	1.279.798,868 €	
RECEITAS TOTAIS	4.709.034,072 €	4.225.738,693 €	538.295,379 €
CUSTOS DE INVESTIMENTO			
	-1.873.374,853 €	-833.217,685 €	
CUSTOS DE MANUTENÇÃO			
	-26.197,533 €	-59.099,125 €	
CUSTOS TOTAIS INVEST.+ MANUT.	-1.900.492,386 €	-892.316,810 €	-119.515,295 €
CUSTOS DE EXPLOATAÇÃO SE	4.954.305,647 €	4.405.294,567 €	250.928,108 €
BALANÇO FINAL			673.708,571 €

- ✓ A opção de entrada em Lisboa pela margem Norte do Tejo apresenta-se financeiramente mais favorável, com uma diferença de resultado de mais de 670 ME.

Eixo LISBOA-PORTO: Entrada em Lisboa

Em suma, a entrada em Lisboa pela margem esquerda do Tejo assume-se como pior opção qualquer que seja o critério de avaliação.

Com efeito, as hipóteses "margem esquerda" apresentam um conjunto vasto de desvantagens, entre as quais se destaca:

- Afastam traçado do eixo atlântico sem qualquer contrapartida aparente;
- Penalizam tempo de percurso e atractividade da linha com maior procura;
- Reduzem procura e receitas;
- Têm piores resultados financeiros;
- Possuem constrangimentos de capacidade na entrada e estação de Lisboa;
- São ambientalmente mais impactantes;
- Limitam articulação entre redes AV e convencional;
- Prejudicam intermodalidade com transporte aéreo.



De realçar que, embora seja evidente que a opção pela margem direita é mais favorável para a articulação com o aeroporto na Ota, a conclusão da análise aqui resumida é independente da localização do NAL.

Lista de grandes aeroportos apresentada pelos Estados Membros (EM) de acordo com a directiva 2002/49/EC.

Definição de grande aeroporto (artigo 3.º, a (p) da directiva 2002/49/EC: “um aeroporto civil designado pelo EM, que tenha mais do que 50.000 moviemntos por ano (um moviemnto é uma descolagem ou uma aterragem), excluído aqueles destinos unicamente a treinos de aeronaves leves”.

Actualizado: 29-05-2007: 76 aeroportos

Fonte: Relatórios formais dos EM enviados à CE e disponíveis em: http://forum.europa.eu.int/Members/irc/env/airport_noise/home

EM	Nome do grande aeroporto	Código ICAO	Movimentos/ano
AT	Wien	LOWW	224.809
BE	Brussels-National	EBBR	253.257
BG	no airport	no airport	no airport
CY	no airport	no airport	no airport
CZ	Praha Ruzyně		nc
DE	Berlin-Tegel		131.833
DE	Frankfurt am Main		477.475
DE	Hamburg-Fuhlsbüttel		155.000
DE	Hannover		86.000
DE	Düsseldorf		200.583
DE	Nürnberg		nc
DE	Munich		nc
DE	Stuttgart		nc
DE	Köln/Bonn		152.652
DK	Billund	EKBI	no figure
DK	Roskilde	EKRK	no figure
DK	København	EKCH	no figure
EE	no airport	no airport	no airport
EL	Eleftherios Venizelos (Athens, Spata)		nc
ES	Madrid-Barajas		401.503
ES	Barcelona		291.369
ES	Palma de Mallorca		177.859
ES	Malaga		116.047
ES	Gran Canaria		104.659
ES	Valencia		72.679
ES	Alicante		71.387
ES	Tenerife Sur		62.824
ES	Tenerife Norte		56.592
ES	Bilbao		50.361
FI	Helsinki-Vantaa	EFHK	173.000
FR	Bâle-Mulhouse	LFSB	66.455
FR	Bordeaux-Mérignac	LFBD	56.900
FR	Lyon-St-Exupéry	LFLL	122.273
FR	Marseille-Provence	LFML	96.969

EM	Nome do grande aeroporto	Código ICAO	Movimentos/ano
FR	Nice-Côte d'Azur	LFMN	164.079
FR	Paris-Charles-de-Gaulle	LFPG	516.398
FR	Paris-Le Bourget	LFPB	57.224
FR	Paris-Orly	LFPO	218.760
FR	Toulouse-Magnac	LFBO	77.282
HU	Budapest Ferihegy	LHBP	111.753
IE	Dublin Airport	EIDW	173.110
IT	Roma Fiumicino	LIRF	309.658
IT	Torino Caselle	LIMF	nc
IT	Napoli Mil. & Civ. (Capodichino)	LIRN	nc
IT	Bergamo Orio Al Serio	LIME	nc
IT	Bologna Borgo Panigale	LIPE	nc
IT	Catania Fontana Rossa	LICC	nc
IT	Milano Linate	LIML	nc
IT	Milano Malpensa	LIMC	nc
IT	Veneza Tessera	LIPZ	nc
LT	no airport	no airport	no airport
LU	Luxembourg	ELLX	89.074
LV	no airport	no airport	no airport
MT	no airport	no airport	no airport
NL	Schipol		nc
PL	Warsaw-Frydryck Chopin		nc
PT	Lisbon	LPPT	120.496
RO	Henry Coanda Bucharest		nc
SE	Stockholm-Arlanda	ESSA	245.300
SE	Göteborg-Landvetter	ESGG	66.500
SK	no airport	no airport	no airport
SL	no airport	no airport	no airport
UK	London-Heathrow	EGGL	475.762
UK	London-Gatwick	EGKK	250.970
UK	Manchester International	EGCC	224.535
UK	London-Stansted	EGSS	191.931
UK	Birmingham International	EGBB	120.453
UK	London-Luton	EGGW	92.709
UK	Liverpool John Lennon International	EGGP	82.200
UK	Bristol Lulsgate	EGGD	77.550
UK	Newcastle International	EGNT	76.114
UK	Nottingham East Midlands International	EGNX	73.764
UK	London-Biggin Hill	EGKB	73.277
UK	Bournemouth Hurn	EGHH	73.164
UK	Blackpool Squire's Gate	EGNH	72.929
UK	Gloucestershire	EGBJ	70.975
UK	Shoreham By Sea	EGKA	69.056
UK	London City	EGLC	60.536
UK	Southampton Eastleigh	EGHI	54.285
UK	Leeds Bradford	EGNM	52.494
UK	Belfast Aldergrove International	EGAA	55.779
UK	Edinburgh Turnhouse	EGPH	124.597
UK	Glasgow International	EGPF	107.095
UK	Aberdeen Dyce	EGPD	92.867

nc = ainda não comunicado à EC

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Vou dar a palavra ao Sr. Professor Joaquim Jorge da Costa Paulino Pereira, engenheiro civil, Professor Associado do Departamento de Engenharia e Arquitectura do Instituto Superior Técnico, Especialista nas Áreas do Urbanismo e dos Transportes, que dispõe de 15 minutos, mas, com alguma tolerância, como a que tiveram os restantes oradores, poderá ir até 20 minutos.

Tem a palavra, Sr. Professor.

O Sr. **Prof. Doutor Joaquim Jorge da Costa Paulino Pereira** (Professor Associado do Departamento de Engenharia e Arquitectura do Instituto Superior Técnico): – Sr.^a Presidente, Ilustres Membros da Mesa, Srs. Deputados, Senhoras e Senhores: Antes de mais, quero agradecer o amável convite que me foi dirigido pela Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações para intervir neste debate.

Como é evidente, a matéria é muito complexa e também muito extensa, pelo que 15 minutos é relativamente pouco tempo para poder abordar esta temática.

Nesse sentido, organizei um documento que pode ser útil para a Assembleia da República, que estará disponível, hoje mesmo, em formato *pdf*, aliás, já está disponível no sistema informático da Assembleia,

onde considere, precisamente, cinco partes distintas, mas, como é evidente, na minha intervenção, não poderei falar nestas cinco partes de uma forma exaustiva.

À primeira parte do documento, dei o título "*Ota, uma solução possível, mas uma má solução*"; à segunda parte dei o título "*Alternativas de localização à Ota, muitas soluções possíveis e excelentes*" – não é uma, não são duas nem três, não é a de hoje, de Alcochete, não é a de ontem, do Poceirão ou de Faia, e já vamos falar sobre isso, há muitas. Portanto, há muitas solu-



ções possíveis e excelentes, haja vontade política de as concretizar.

A terceira parte, a solução que defendi e que tenho defendido há já mais de uma década, que consiste no seguinte: dois aeroportos na mega Lisboa (o que eu chamo à Grande Lisboa), um é o aeroporto da Portela, que já existe, o outro é um aeroporto na margem sul, que é o local que tem melhores características para se fazer um aeroporto e já vou demonstrar porquê.

Numa situação inicial, o aeroporto da Portela funcionaria como aeroporto principal e faríamos apenas uma pista na margem sul, no futuro aeroporto de Lisboa, para onde iríamos transferir as *low cost* e as mercadorias, que estariam precisamente ao lado da plataforma do Poceirão e ao lado do nó de ligação rodoviária da Marateca e do nó ferroviário do Poceirão.

A seguir, essa mesma pista iria ser paga pelos próprios utilizadores, que passaríamos a ter, nessa margem sul, com o tempo, ao longo do século XXI, porque isto não é para ser feito para 20 anos, como, actualmente, está previsto para a Ota. O aeroporto da Portela manter-se-ia em funcionamento para voos executivos, para complementos, para ajuda e para voos pontuais, se, eventualmente, fosse necessário, e o aeroporto principal seria na margem sul. Foi isto que defendi e que está neste documento, que já divulguei na Assembleia.

A quarta parte, de que não vou falar ou que abordarei muito ligeiramente, é: *Ota, interesses escondidos* - e há vários - e *privatização da ANA*, que é o aspecto fundamental de toda esta matéria.

Por último, uma conclusão a que chamei *O pântano da Ota*. Vou, portanto, passar a abordar de uma forma muito sumária.

Pela excelente exposição que foi feita pela Dr.^a Paula Alves, todos já viram os vários aspectos relacionados com o aero-

porto da Ota, mas eu gostaria de chamar a atenção para o seguinte: é um aeroporto que está a 45 km de Lisboa, que vai custar 3,1 mil milhões de euros – números optimistas –, que ocupa apenas 1 800 ha, são números oficiais, que vai começar os seus trabalhos de terraplanagem em 2007, o que duvido, que vai ter o seu período de construção de 2010 a 2017, e que tem apenas 23 anos de exploração, de 2017 a 2040.

Em termos de movimentos – não interessa, mas para as pessoas terem uma ideia –, são 79 e em termos de capacidade total deste aeroporto, são 40 milhões de passageiros que estão previstos.

Vamos, então, agora, abordar a questão do aeroporto da Ota. Devo dizer que tenho estado envolvido no projecto e na construção de aeroportos, de aeródromos, de linhas de caminho-de-ferro, de estradas e de auto-estradas, pelo que terei muito gosto em dar esclarecimentos sobre estas várias temáticas.

Esta é a posição da Base Aérea da Ota, que está aqui bem marcada. Vemos também aqui uma imagem tirada do *google* em que se vê esta posição extremamente bonita da nossa Estremadura, estes montes e vales, que são péssimos para construirmos um aeroporto. Porquê? Porque é necessário cortar os montes e encher os vales, ou seja, terraplanar para fazer uma pista conveniente, que tem de ter 3,6 km ou 4 km. Ou seja, o comprimento total que nós temos de definir é um rectângulo de, sensivelmente, 5 km por 3 km. Agora, pensem onde é que vão pôr isso: se, em Torres Vedras, na Arruda dos Vinhos, ou aqui na Ota. Se repararem, há um outro aspecto ainda mais importante, que é o seguinte: na Ota há um encaixe dos vales, quer isto dizer que, pura e simplesmente, tal como nós verificamos aqui, estes vales são, apenas, vales que vão abrir para o Rio Tejo. Temos aqui uma perspectiva global em que se vê a Serra de Montejunto e se vê a actual Base Aérea da Ota, e onde se pretende fazer o novo aeroporto.

Se compararmos, precisamente por causa destes problemas desta base que temos aqui, que é um antigo paul que era o paul da Ota, e a ribeira de

Alenquer, vamos ter dificuldades em implementar o aeroporto. Como é que ele foi implementado, e bem, pelos projectistas? Foi alargando para cima de todas as linhas de água que ali existiam.

Que é que isto tem? Tem problemas hidráulicos, que já foram referidos, problemas geotécnicos, que já foram referidos, e, sobretudo, tem um aspecto extremamente importante: é que quando se olha para este aeroporto, verifica-se que ele é uma península, ou seja, verifica-se que ele está limitado por água por três lados e do outro lado é o acesso a terra. E o acesso a terra, o que é? São os montes. Ou seja, este aeroporto não tem qualquer capacidade de faseamento, não tem qualquer capacidade – e estranhei muito alguns comentários que têm sido, feitos por colegas e estudiosos destas matérias sobre cidades aeroportuárias internas –, não tem capacidade aeroportuária interna.

Por outro lado, tem outro inconveniente: é que temos, em primeiro lugar, de preparar toda a plataforma para, depois, começarmos a pensar em fazer o que quer que seja de aeroporto.

Quer isto dizer que a solução Ota é uma solução bastante desfavorável. Reparem, por exemplo, no caso do aeroporto Charles de Gaulle que tem, aqui, sim, uma cidade aeroportuária interna. Vai-se fazendo aos poucos e, se repararem, tudo isto é uma cidade que se pode construir, que tem capacidade de expansão. Se os aviões aumentarem as suas dimensões e os seus requisitos, como, por exemplo, o A380, há possibilidades de aumentar o aeroporto, o que, na Ota, não será possível.

Portanto, o que acontece é que quando vamos pensar nas plataformas logísticas – e, como é evidente, a Ota não estava contemplada no Portugal Logística apresentado pelo Governo... Está aqui a plataforma logística do Grupo Abertis espanhol, que vai ser aqui instalado. Per-

gunto, em termos ambientais, o que é que isto quer dizer? Vamos instalá-la em plenos aluviões do Rio Tejo, vamos instalá-la nas zonas mais ricas da agricultura portuguesa? Isto é um autêntico escândalo, e ninguém diz isso, e é aprovado pelo Governo e pelas autarquias!

Em resumo, a distância a Lisboa, já vimos, é altamente discutível. Falarei, com certeza, dos transportes, mas basta ver que, quando olhamos para a Ota, vemos que a Ota está longe do porto de Lisboa, está longe do porto de Setúbal, está longe do porto de Sines, está longe da linha de alta velocidade ferroviária, que vai passar pelo Barreiro – e bem, opção do Governo –, pelo Poceirão e por Rio Frio. Portanto, está longe de tudo! A Ota é uma solução deslocada, é uma solução que não serve a ninguém!

Então, coloquei aqui alguns parâmetros. A localização do aeroporto é uma má solução, em termos aeronáuticos, não só, como já foi referido, em termos de espaço aéreo, em termos de aterragens abortadas, em termos de corredores que são disponíveis, em termos de superfície de obstrução: é uma má solução!

Em termos de engenharia civil, já vimos que é uma solução possível. Nós fazemos o que quisermos. Costumo dizer, e isto tem sido repetido por alguns órgãos de comunicação social, que, se quiserem fazer um aeroporto no cimo da serra de Sintra ou no cimo da serra da Arrábida, faz-se. Se quiserem fazer um aeroporto no cimo da península de Setúbal, também se faz. Portanto, é uma má solução em termos aeronáuticos; em termos de projecto de engenharia civil, por causa dos aspectos geotécnicos e hidráulicos; em termos de faseamento da solução da construção, porque não é possível; em termos de vida útil, porque satura ao fim de 23 anos; em termos de expansão futura, porque é inviável; em termos de construção, porque é muito cara; em termos de prazos de execução, porque é longo; em termos de movimentos por hora, porque são

menos; em termos de competitividade económica, porque tem taxas, porque os custos de construção são caros e os tempos de exploração são relativamente reduzidos e, portanto, o número de movimentos por hora também são reduzidos, o que vai obrigar a taxas aeronáuticas muito caras; em termos de cidade aeroportuária interna, não existe; em termos de cidade aeroportuária externa, é ocupar montes e vales, conforme vimos aqui na Estremadura; em termos de plataformas logísticas, é ocupar, pura e simplesmente, os aluviões do Rio Tejo; em termos de distância a Lisboa, é longe; em termos de acessibilidades, é fraca; em termos de corredores multimodais, de acesso a portos é uma solução mal servida; em termos do município de Lisboa e da região de turismo de Lisboa, como é evidente, afecta se o aeroporto deixar de estar na Portela e passar a estar na Ota.

Então, isto quer dizer que há um consenso generalizado, em termos do sector técnico, e não é verdade aquilo que se tem andado a dizer, que os engenheiros e os pilotos não se entendem. Tragam cá engenheiros e pilotos que discordem desta posição que estou aqui a apresentar.

A Ota é uma solução possível, mas é uma má solução. Os projectistas que estão a fazer o estudo para o Governo têm tido muito cuidado – eles são bons e vão, com certeza, fazer um bom aeroporto, se for feito na Ota. Eles alegam que não se pode perder tempo para construir o novo aeroporto. Mas, cuidado, até agora, que eu ouvisse, nunca defenderam – e bem – que a Ota é a melhor solução para fazer um aeroporto. E como corolário de toda esta situação, quando o engenheiro responsável da pasta foi questionado, num colóquio que organizei, no ano passado, na ADFER, perguntei-lhe, precisamente: “Então, e essa é a melhor localização?” E a resposta do Sr. Engenheiro foi textual e disse o seguinte: “Não nos contrataram para escolher qual o melhor local para fazer um aereo-

porto; deram-nos um local para fazermos um aeroporto e nós, com certeza, vamos fazer o melhor aeroporto nesse local”, e eu estou de acordo com ele.

Portanto, é possível fazer um aeroporto na Ota, a solução é má ou péssima e, com certeza, não serve Portugal, porque se está longe de Lisboa e se está longe do principal centro de decisão, que é Lisboa, e dos principais utilizadores. Serve os espanhóis que, unicamente, têm interesse em fazer o aeroporto em Barajas e em fazer um aeroporto para *low cost* em Badajoz/Mérida.

As soluções que existem para o aeroporto de Lisboa, na margem sul, são muitas. Posso só dizer que, se a localização da Ota era má, pelas razões que acabei de referir, é péssima quando comparada com qualquer solução na margem sul. Em termos de custos, que estão apontados para 1999, é uma diferença de 70 a 80 milhões de contos. Ora, quando uma pessoa anda a pôr na rua, pelo PRACE e essas coisas todas, uma quantidade de gente – contínuos e de baixo nível habilitacional –, não é um escândalo gastar este dinheiro todo aqui, num aeroporto a mais, que, inclusivamente, não serve Portugal?!

Todos os estudos comparativos, esta é uma verdade e não pode ser refutada, puseram a alternativa da Península de Setúbal sempre em primeiro lugar e a da Ota ficou sempre em último lugar. E não é por acaso, é pelas razões que acabei de referir. A Ota foi imposta abusivamente, por critérios ambientais, em 1999, e essa posição foi muito discutível.

Volto a dizer que toda esta zona, que está aqui limitada, que é uma zona óptima para fazermos uma zona de um grande nó e uma zona de reserva para transportes e logística, é a zona que devemos privilegiar para um aeroporto.

Como é evidente, espanta-me, devo dizer, que haja algum estudo, mesmo feito agora, que venha dizer que a Ota é melhor que o Poceirão, porque essa, realmente, é uma

solução perfeitamente nova. Nem os estudos de 1994, nem estudo algum que tenha sido feito antes mostrava isso dessa maneira. Com certeza, não tenho acesso ao estudo e terei muito gosto em analisá-lo depois.

Então, isto quer dizer que as várias soluções que existem na margem sul são todas elas melhores. E porquê? Porque estão bem servidas em termos de corredores multimodais, estão mais próximas de Lisboa e são as soluções de futuro que temos de considerar aqui, inclusivamente, está ao lado da auto-estrada Lisboa/Madrid e está ao lado da linha de caminho-de-ferro de alta velocidade Lisboa/Madrid o que, pura e simplesmente, nos permite captar e capturar tráfego da Estremadura espanhola. O estudo de impacte ambiental, e não vou entrar em grandes detalhes sobre isso, também está nesta análise que está referida no *pdf*, pura e simplesmente, não houve uma recomendação explícita pela Ota, ou seja, não houve um “chumbo” de Rio Frio e nem sequer é conclusivo. E quanto aos parâmetros que foram utilizados, os tais pesos, que o meu ilustre colega, Professor José Manuel Palma, referiu, deu-se peso àqueles que, em minha opinião, não se devem dar. Ou seja, deve dar-se muito mais peso ao ordenamento do território, às redes de transporte e, precisamente, ao melhor local para servir o país. E não foi isso o que aconteceu naquele estudo.

Portanto, é necessário prever um novo aeroporto para Lisboa, porque a Portela não tem capacidade de expansão, porque deixaram construir na sua zona de expansão. Lisboa deve continuar a ser um destino de viagens de negócios, de deslocações de lazer. O novo aeroporto de Lisboa deve ser um *hub* ou um *subhub*, o que elimina automaticamente todas as alternativas que sejam Portela +1 ou Portela +1 +1, ou seja, nós devíamos ter aqui um aeroporto de forma a que uma pessoa que venha de Luanda para apanhar um avião para o centro da Europa não tenha de fazer 40 km para se deslocar. E, por-

tanto, a alternativa é, uma pessoa ter actualmente aquilo que existe na Portela, que é um pequeno *hub* e, depois, termos um *hub* regional, precisamente na zona de Rio Frio.

Devo referir aqui um aspecto que é importante: é uma falácia completa uma pessoa falar em Rio Frio, em Poceirão e nas Faias. É tudo a mesma mancha. Para esclarecimento das pessoas, o aeroporto de Rio Frio só não está feito porque houve o 25 de Abril, porque todos

os estudos que foram feitos anteriormente, e estavam preparados, permitiam que se tivesse feito um aeroporto já em 1974.

Em 1976, estava previsto que já houvesse uma pista em funcionamento e, portanto, estavam reservados a uma zona que era toda a Herdade do Rio Frio, que são 18 000 ha. Portanto, havia 20 000 ha previstos. Não vamos começar, aí, a arranjar falácias relativamente a estas várias matérias.

Agora, vou passar à frente. Os problemas do aeroporto de Lisboa são conhecidos: falta de lugares de estacionamento, caminhos de circulação que não acompanham toda a pista e problemas nos terminais.

Quanto às obras que estão a ser feitas, dou o meu apoio e a minha concordância com essa situação e elas devem ficar para o futuro, não vão para o lixo, ficam para o futuro aeroporto.

Assim como, por exemplo, a ponte de Chelas/Barreiro e a alta velocidade a passar pelo Poceirão. A situação, portanto, é muito simples: é a de uma pessoa ter o aeroporto da Portela a funcionar, marcar uma área na margem sul e, depois, ir construindo lá aquilo, para o futuro aeroporto, aos poucos, como se fosse uma espécie de *Lego*. Não é uma obra faraónica, não é uma obra megalómana, é uma obra que se amortiza por si própria e é relativamente fácil de fazer! Portanto, é uma construção rápida e barata e, lá está, nesta primeira fase temos de dar resposta.

E é verdade aquilo que tem sido dito, ou seja, que há *slots*, que são os das 9 às 11, que têm sido recusados. E precisamente porquê? Porque são os das companhias *low cost*. Ora, os voos *low cost* não são propriamente para o “pé descalço”, são para uma espécie de Continente das linhas aéreas, portanto, todos os utilizam. Contudo, simplesmente, eles podem ter outros critérios: preferem taxas mais baratas e podem ser utilizados precisamente na margem sul.

Esta, portanto, é uma vantagem evidente e real em relação às propostas que têm sido apresentadas pelo Governo, no sentido de se fazer só a Ota e mais nada e de fechar tudo o resto, e a outras alternativas que aparecem aí como a Portela +1, ou como a Portela +1 +1, ou como eliminar a Portela e fazer apenas um aeroporto noutra sítio qualquer.

Vou só para a fase final, passando vários diapositivos à frente, porque, como é evidente, são aspectos interessantes, mas levantam alguns detalhes – aliás, podem consultar esta minha apresentação relativamente a isso.

Para terminar só gostaria de dizer o seguinte, a melhor localização para o novo aeroporto de Lisboa é aquela que melhor serve Portugal e os portugueses, aquela que melhor serve a cidade que vai ser a principal utilizadora deste mesmo aeroporto, que é a cidade de Lisboa – a mega Lisboa, porque o município de Lisboa, neste momento, é um bairro da grande mega Lisboa. Portanto, é esta a postura que uma pessoa deve ter.

Acho que é mau para Portugal seguir uma política do facto consumado, é mau para Portugal não haver consenso entre os vários partidos para as várias obras estruturantes e de interesse nacional, é mau para Portugal haver soluções medíocres, mal estudadas e mal concebidas, decididas e impostas ditatorialmente por grupos de interesses que dominam os partidos. Nesse sentido, não vou falar aqui sobre a população

mal informada, porque com certeza não é aquilo que me parece adequado, vou só referir, se me derem 2 minutos ou nem tanto, os capítulos inicial e final da história da Ota.

Desde 1974, não tem havido tomadas de posição e decisões de fundo estruturantes e de interesse para Portugal no domínio aeronáutico: em 1986, eliminou-se a reserva de terrenos do local que era uma boa solução, que era a Herdade de Rio Frio, com os seus tais 18 000 ha; em 1999, seleccionou-se uma má solução que é a Ota; em 22 de Novembro de 2005, começou-se a implementar uma má solução, que é a Ota; em 2007, este ano, está a impor-se ditatorialmente a má solução.

O que é que está previsto? Em 2007, o início dos trabalhos de terraplanagem da má solução; em 2017, o final da construção e a entrada em funcionamento da má solução; 23 anos depois, em 2040, esgota-se a má solução e é preciso encontrar outro local para o novo aeroporto.

E se, em 2040, se esgota a má solução, que é a Ota, em 2040, deve estar já construído o futuro aeroporto que vai substituir a Ota. Como o período de "gestação", em termos de projecto, para fazer um aeroporto é de cerca de dez anos e o período de construção é de cerca de quatro ou cinco anos, em 2025, ou seja, oito anos depois de a Ota ter entrado em funcionamento, já se terá de estar a estudar o novo aeroporto de Lisboa, que se seguirá à Ota. Onde é que o vamos pôr? Numa área de reserva, como tenho vindo a defender se a Ota for para a frente, na Península de Setúbal, em pleno Alentejo ou em Badajoz?

Pergunto – e incluo-me nesta gente toda: o que é que a História de Portugal dirá, no futuro, de toda esta gente que aprovou a Ota?

Aeroporto Internacional de Lisboa

Colóquio sobre a sua localização na Ota

Assembleia da República
11 de Junho de 2007

J. Paulino Pereira
(Instituto Superior Técnico
Universidade Técnica de Lisboa)
Professor Universitário e Consultor

7

Índice

- **Parte 1 - Ota, uma solução possível, mas uma má solução**
- **Parte 2 - Alternativas de localização à Ota, muitas soluções possíveis e excelentes (há vontade política de as fazer)**
- **Parte 3 - Solução defendida, 2 Aeroportos na Mega Lisboa + construção faseada do futuro aeroporto**
curto prazo: Lisboa - Portela (principal), Lisboa-Pen. Setúbal (1 pista para low-cost e mercaderias, 2 para business);
futuro: Lisboa-Pen, Setúbal (principal) e Lisboa - Portela (secundário, 2000-2020)
- **Parte 4 - Ota, interesses secundários e privatização da ANA**
- **Parte 5 - Conclusão, o "pântano" da Ota**

8

OTA
parte 1/5

Uma solução possível, mas uma
má solução

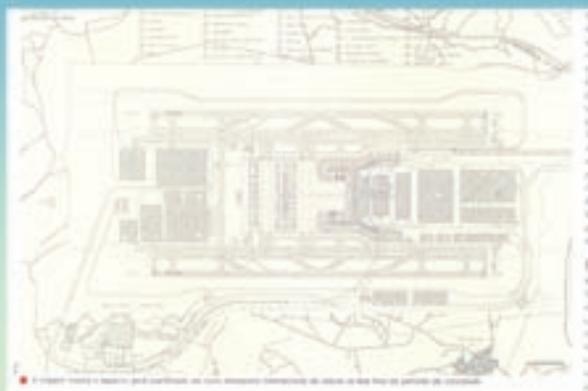
9

Ota (1) 22 de Novembro de 2005



4

Ota (2) 22 de Novembro de 2005



5



Ota (3) 22 de Novembro de 2005

Investimento: 2,1 mil milhões de euros

Fundos comunitários: 18,9 por cento

Fundos próprios: 11 por cento

Divida à banca: 57,8 por cento

Distância ao centro de Lisboa:

15 km

Início dos trabalhos de terraplanagem:

2006

Período de construção do aeroporto:

2006-2010

Período de exploração (33 anos):

2010-2043

Prazo de concessão: 2010 - 2029

No ano de abertura terá:

1 000 milímetros de área total

2 Ilhas planas de 3400 metros

2 Separado entre Pistas: 1700 metros

2 Pistas de Estacionamento de Aviação: 20

2 Terminal de Passageiros: 238 000 metros quadrados

2 Interface de Transportes Terrestres

2 Capacidade do Aeroporto: 10 milhões de passageiros / ano

Plataformas de estacionamento: 90 a 100

Capacidade potencial (nos 30 anos de concessão)

Módulo de passageiros por ano: 20 a 25 milhões

Módulo de aviação por ano: 20

6

Base Aérea da Ota (1) Topografia e Geologia



7



Aeroporto Internacional de Lisboa

A localização na Ota é uma má solução

Em termos aeronáuticos

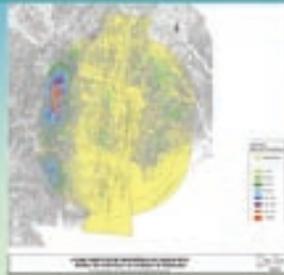
- tem **topografia difícil** (local e regional)
- tem **obstáculos aeronáuticos** (Serra de Montejunto, montes em redor)
- **Atragens não conseguidas**
- Tem **conflito com servidões aéreas existentes**
- **Superfícies de desobstrução** interferem com montes
- tem **fracas condições meteorológicas** (nevoeiros e ventos)

Servidões e condicionantes aeronáuticas

- Circuitos de aproximação e descolagem condicionados e limitados



Ota (2)



Aeroporto Internacional de Lisboa A localização na Ota é uma má solução

2. em termos de projecto de engenharia

- tem **condicionantes geotécnicas** (consolidação acelerada de aluviões moles, estacas de brita; terraplenagens vultuosas, aterros significativos sobre baixas aluvionares e escavações para libertar zonas de desobstrução; fundações indirectas e semi-directas)
- tem **condicionantes hidráulicas** (estrangulamento ribeiras da Ota e Alenquer, eliminação da ribeira de Alvarinho; rio Tejo, elevações de Oeste)

Aeroporto Internacional de Lisboa

A localização na Ota é uma má solução

3. em termos de faseamento de construção

- não permite qualquer faseamento de construção da plataforma
- é uma península (cercada de água por 3 lados - N, E, S - e com montes elevados do outro - W)
- primeiro tem de se fazer toda a preparação da plataforma (compromete amortização faseada dos investimentos)
- só depois se podem começar a construir as infra-estruturas aeronáuticas

14

Aeroporto Internacional de Lisboa

A localização na Ota é uma má solução

4. em termos de tempo de vida útil

- Esgota em 2040 para 40 milhões de passageiros
- E depois?
- Só teve 23 anos de exploração (2017-2040)
- Portela está em funcionamento desde 1942 e sempre com tráfego crescente

15

Aeroporto Internacional de Lisboa

A localização na Ota é uma má solução

5. em termos de expansão futura

- não permite qualquer expansão futura
- Em 2040 esgota e tem de se construir outro aeroporto
- é uma península (cercada de água por 3 lados - N, E, S - e com montes elevados do outro - W)
- Não é possível alargar para cima das linhas de água
- Não é possível alargar para cima dos montes

16

Aeroporto Internacional de Lisboa

A localização na Ota é uma má solução

6. em termos de construção

- é uma **solução cara**
(custos elevados de preparação de plataforma, fundações)
- tem **prazos de execução demorados**
(tempos longos de preparação de plataforma)

17

Aeroporto Internacional de Lisboa

A localização na Ota é uma má solução

7. em termos movimentos por hora

- Só permite 79 movimentos/hora (PARSONS)
- **Só permite 70 a 72 movimentos/hora (NAV)**
(59% a 70% do valor máximo teórico)
- Valor teórico com 2 pistas paralelas: 99 a **119** mov/hora
- Aeroporto com 1 só pista: 50 a **59** mov/hora

18

Aeroporto Internacional de Lisboa

A localização na Ota é uma má solução

- Aeroporto com **1 pista**: 44 a 46 mov/hora
- 32 M Pas/lano (Gatwick, Kansai)
- Ota com **2 pistas**: **70 a 72** mov/hora
- 32 M – 40 M Pas/lano (2040)
- Esgotado porque não tem capacidade de expansão

19

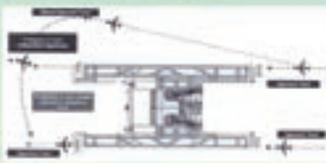
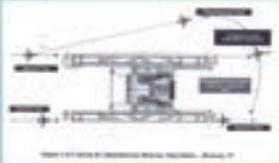
Pista Oeste da Ota



When operating in simultaneous parallel non-cross, all runways within Category I minima. Furthermore, Category II operating minima will be possible on runway 19R (1-19R) but not ENE of 250 metres. The impact of these minima above the restricted Category II operating minima is that in the preferred runway direction (01L and 01R), when the cloud ceiling falls below approximately 120 feet and / or the lateral horizontal visibility is less than 250 metres, parallel operations will not be possible.

Approaches will be limited to a single runway (01R) with departures being possible from both runways. Thus the mixed mode operations from runway 01R and departures only from runway 01L.

Likewise when the cloud ceiling falls below approximately 120 feet and / or the runway horizontal visibility is less than 250 metres, simultaneous parallel operations will not be possible on the 19L and 19R runway directions. Approaches will be limited to a single runway (19L) with departures being possible from both runways. Thus the mixed mode



Ota nº movimentos hora

	North Runways				S Runways				Mixed Runways			
	01L & 01R	19L & 19R	01L & 01R	19L & 19R	01L & 01R	19L & 19R	01L & 01R	19L & 19R	01L & 01R	19L & 19R	01L & 01R	19L & 19R
Parallel Operations	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Mixed Mode (N-S) ops	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LCR Operations	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Ops	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	North Runways				S Runways				Mixed Runways			
	01L & 01R	19L & 19R	01L & 01R	19L & 19R	01L & 01R	19L & 19R	01L & 01R	19L & 19R	01L & 01R	19L & 19R	01L & 01R	19L & 19R
Parallel Operations	45,000	15,000	600	450	45,000	15,000	600	450	45,000	15,000	600	450
Mixed Mode (N-S) ops	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
LCR Operations	0	0,000	0	0	0	0,000	0	0	0	0,000	0	0
Total Operations	45,000	15,000	600	450	45,000	15,000	600	450	45,000	15,000	600	450

Runway	Operational status / configuration	Maximum length (m)		Maximum width (m)
		01L	01R	
1	01L & 01R	3000	3000	60



Aeroporto Internacional de Lisboa A localização na Ota é uma má solução

↳ em termos competitividade económica

- Menos movimentos/hora
- Menos aviões
- Menor número de passageiros
- Menor tonelagem ou volume de carga
- Construção cara
- Pior competitividade económica
- Taxas aeronáuticas mais caras

22

Aeroporto Internacional de Lisboa A localização na Ota é uma má solução

↳ em termos de cidade aeroportuária

- não permite instalação de qualquer cidade aeroportuária interna
- instalação difícil de cidade aeroportuária externa
- Terrenos em volta são montes e vales (topografia difícil)
- Terrenos em volta são as aluviões do rio Tejo

24

Aeroporto Charles de Gaulle (Paris)

Europa: nº 1 carga; nº 1 movimentos; nº 2 passageiros
Mundo: nº 7 carga; nº 11 movimentos; nº 7 passageiros



Aeroporto Internacional de Lisboa A localização na Ota é uma má solução

10. em termos de plataformas logísticas

- não contemplado no Portugal Logístico apresentado pelo Governo
- instalação de Plataforma Logística sobre as aluviões ricas do rio Tejo - Abertis (Castanheira do Ribatejo)

Plataforma logística da Ota Castanheira do Ribatejo Grupo Abertis



Plataformas logísticas sobre aluviões ricos do rio Tejo



Aeroporto Internacional de Lisboa A localização na Ota é uma má solução

11, em termos de distância a Lisboa

- Heathrow (Londres, Reino Unido) – 25 km
- Charles de Gaulle (Paris, França) – 23 km
- Frankfurt (Alemanha) – 15 km
- Schiphol (Amsterdã, Holanda) – 15 km
- Barajas (Madrid, Espanha) – 15 km

■ **Ota – 40 a 50 km (!!!!!)**

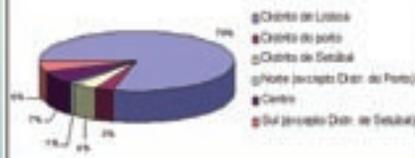
Só comparável a Gatwick, Stansted, Estocolmo, Malpensa e Tenerife

Distâncias à cidade

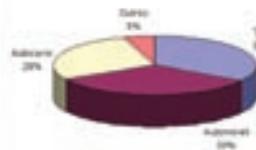


Origem de passageiros Lisboa

Origem terrestre do tráfego de passageiros do inverno do aeroporto da Portela



Distribuição modal do tráfego gerado pelo aeroporto da Portela



31

Aeroporto Internacional de Lisboa A localização na Ota é uma má solução

12. em termos de acessibilidades

- Acessibilidade rodoviária sem problemas, mas com limitações na A1 (auto-estrada Lisboa-Santarém)
- Más Acessibilidades ferroviárias
- Má captura de passageiros do Sul de Portugal e da Estremadura Espanhola e outra Espanha

32

Acessibilidade rodoviária



Aeroportos

- Aeroporto de Lisboa - Portela
- Aeroporto de Faro
- Aeroporto do Porto - Dr. Francisco de Sá Carneiro
- Novo Aeroporto de Lisboa - Ota

Plano Rodoviário Nacional 2000

- Itinerários Complementares/Auto-Estradas
- Itinerários Principais
- Itinerários Principais/Auto-Estradas
- Outras Ligações

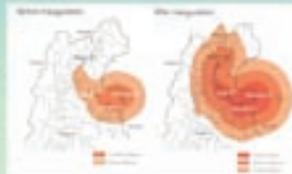
Acessibilidade Rodoviária em Transporte Individual (em condições óptimas de circulação)

- Área acessível em 60 min - Ota
- Área acessível em 60 min - Faro
- Área acessível em 60 min - Porto
- Área acessível em 60 min - Lisboa

33

Acessibilidade ferroviária linha de alta velocidade ferroviária

- Contração do espaço e do tempo
- Leiria e Évora, regiões suburbanas de Lisboa
- Leiria (próximo da Ota); Évora (longe da Ota)
- Estremadura Espanhola (longe da Ota)



Aeroporto Internacional de Lisboa A localização na Ota é uma má solução

13. em termos de corredores multimodais de transporte

- Afastada da linha de alta velocidade ferroviária (AVF) Lisboa – Barreiro – Poceirão – Évora – Elvas – Badajoz – Madrid
- Afastada dos portos de Lisboa, Setúbal e Sines (e também de Leixões e Aveiro)
- Afastada da plataforma logística do Poceirão

LINHA DE ALTA VELOCIDADE Lisboa – Badajoz – Madrid



Ota



Corredores multimodais de transporte Ota é uma solução má a péssima

- Enquadramento **rodoviário** (alta velocidade e rede normal) - boa
- Enquadramento **ferroviário** (alta velocidade e rede normal) – má a péssima
- Enquadramento **marítimo** (ligação a portos de Lisboa, Setúbal, Sines) – má a péssima
- **Bases logísticas** (Mega-Lisboa, Alentejo I e Alentejo II) – má a péssima

39

Aeroporto Internacional de Lisboa A localização na Ota é uma má solução

14. em termos do Município de Lisboa e da Região de Turismo de Lisboa

- Está **longe do centro da cidade e dos hotéis**
- Influência negativa a muito negativa no **Turismo de curta e muito curta estadia**
- Influência negativa a muito negativa nas **actividades económicas do Município de Lisboa** relacionadas com aeroporto e transporte e viagens aéreas

40

Análise dos parâmetros Aeroporto na Ota

- Aerodromos (**problemas**)
- Projecto de Engenharia civil **problemas estruturais (solução má)**
- Fazimento de construção (**não possível**)
- Vida útil (**aturação em 25 anos**)
- Expansão futura (**imóvel**)
- Construção (**caro**)
- Prazos de execução (**longos**)
- Movimentos por hora (**menos**)
- Competitividade económica (**taxas aeronáuticas caras**)
- Cidade aeroportuária interna (**não é possível**)
- Cidade aeroportuária externa (**montes e vales e aluviões**)
- Plataformas logísticas (**na aluvião muito rica do rio Tejo**)
- Distância a Lisboa (**longa**)
- Acessibilidades (**fracas**)
- Corredores multimodais de transporte + ligação a Portos (**mal servida**)
- Município de Lisboa e Região do Turismo de Lisboa (**afecta**)

41

A Ota não é o melhor local para fazer um aeroporto internacional

- Há **convenção generalizada no sector técnico** (engenheiros civis e pilotos) – Ota é uma solução possível mas é uma **má solução**
- Os projectistas que estão a fazer o estudo para o Governo, têm vindo a público defender que “não se pode perder mais tempo para construir o Aeroporto”, mas **não defendem a Ota como sendo o melhor local, sob o ponto de vista técnico, para fazer um aeroporto**
- O engenheiro responsável da PARSONS quando questionado publicamente afirmou que não tinha sido contratado para escolher o melhor sítio para um aeroporto mas **para fazer o melhor aeroporto no sítio que lhe deram para o fazer**

41

Síntese Aeroporto na Ota

- **É possível** fazer um Aeroporto na Ota
- Solução má ou péssima – **menos operacional, mais cara, piores acessos, perda no espaço, limitada e sem Futuro**
- **não serve Portugal** (mas serve os nossos concorrentes espanhóis – Madrid Barajas e Badajoz-Mérida...)

42

Alternativas de localização à OTA

slide 25

Muitas soluções possíveis e
excelentes
(haja vontade política de as fazer)

43

Aeroporto Internacional de Lisboa

**A localização na Ota é
uma solução péssima**

quando comparada com qualquer alternativa
na Península de Setúbal

**Ota gasta-se mais 350 a 400 M Euros (só na
construção, números de 1999)**

**Todos os estudos comparativos (de 1972 a 1999)
puseram as alternativas da Península de Setúbal em
1º lugar e a Ota em último lugar**

**Ota foi imposta abusivamente (em 1999)
"por critérios ambientais" muito discutíveis**

10

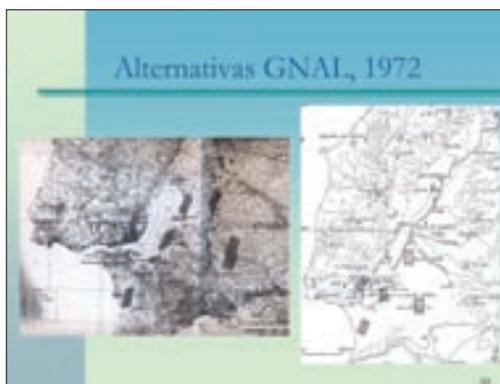
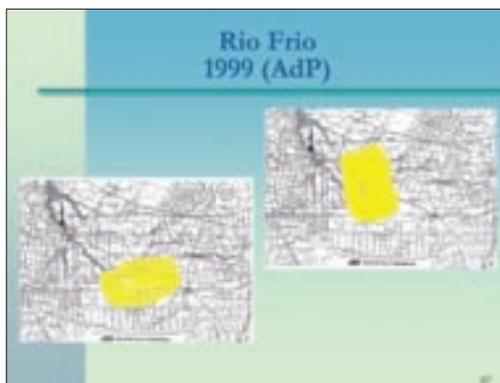
Alternativas à Ota

- **Península de Setúbal**
- Rio Frio 1972 – 4.000 a 5.000 ha, inclui Faias (20.000 ha de reserva)
- Só não está construído porque houve 25 de Abril
- Rio Frio 1999 – 1800 ha (Norte- Sul; Este-Oeste), inclui Poceirão

11

Rio Frio (1972) várias alternativas





Alternativas GNAL, 1972 Alcochete, Montijo, Porto Alto



Alternativas GNAL, 1972 Fonte da Telha



Alternativas TAMS, 1982

- Locais referidos (não exaustivamente estudados)
- **Margem Norte (7)**
- Santa Cruz (Torres Vedras), **Ota**, Azambuja, Aloverca, Granja do Marquês (Sintra), Portela, Tires (Cascais)
- **Margem Sul (5)**
- **Porto Alto**, Montijo, **Rio Frio**, Marateca, Fonte da Telha

Alternativas ANA, 1994

- Margem Norte (1)
- Ota
- Margem Sul (2)
- Montijo, Rio Frio

30

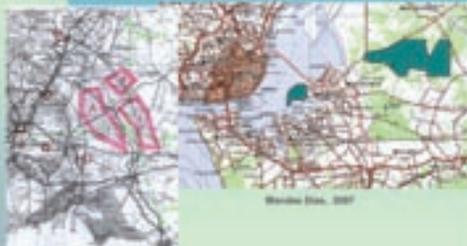
Alternativas AdP, 1999

- Margem Norte (1)
- Ota
 - 610 pontos (último lugar)
 - 402 M pontos
 - 3.895.167.346 Euros
- Margem Sul (1)
- Rio Frio
 - 0-40 (718 pontos)
 - 327 M pontos
 - 1.631.868.133 Euros
 - 0-2 (275 pontos)
 - 361 M pontos
 - 1.995.410.867 Euros



31

Alternativas na margem Sul propostas nos debates ADFER e depois



32

A Península de Setúbal (de Rio Frio ao Póccirão) (1)



Infra estruturas de transporte e logísticas existentes ou já previstas



LINHA DE ALTA VELOCIDADE Lisboa – Badajoz – Madrid



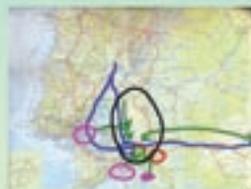
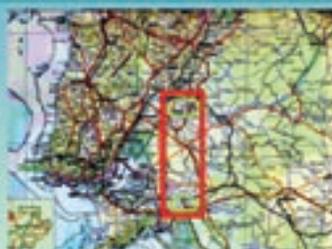
LINHA DE ALTA VELOCIDADE Lisboa – Badajoz – Madrid troço Pinhal Novo – Évora - Elvas Plataforma logística e Plataforma de Ultrapassagem e Estacionamento de Comboios (Pocceirão)



Elvo Lisboa

59

A Península de Setúbal (de Rio Frio ao Pocceirão)



Península de Setúbal Futuro da Mega-Lisboa

- Grande Nó de Transportes e Logística da Mega-Lisboa
- Aeroporto Internacional de Lisboa
- Estação ferroviária de mercadorias da Mega-Lisboa
- Base logística da Mega-Lisboa
- Interface rodo-ferro-aéreo + base logística + ligação a portos

88

Enquadramento e acessibilidades zona de Frio-Pocceirão é uma solução ótima

- Enquadramento **rodoviário** (alta velocidade e rede normal)
- Enquadramento **ferroviário** (alta velocidade e rede normal)
- Enquadramento **marítimo** (ligação a portos de Lisboa, Setúbal, Sines)
- Bases **logísticas** (Mega-Lisboa, Alentejo I e Alentejo II)

89

Síntese Aeroporto na Península de Setúbal

- Localizar na Zona de reserva entre meridianos Rio Frio – Pocceirão (ou até Marateca) e entre rios Tejo e Sado
- Solução lógica
- Solução de Futuro
- operacional, barata, rápida de construir, melhores acessos, futuro nó de redes de transporte, base logística
- Serve Portugal (faz concorrência ao futuro Aeroporto Badajoz-Mérida e a Madrid)

90

Ambiente (1)

- EPIA (Estudo **Preliminar** de Impacte Ambiental) "chumba" sempre as duas alternativas (apresentam impactos negativos significativos)
- Ota é menos desfavorável do que Rio Frio "por esta apresentar graves condicionantes que podem pôr em causa a sua sustentabilidade ambiental" (O que significa isto? Abusivo?)
- Não houve recomendação explícita pela Ota em detrimento de Rio Frio
- Não é conclusivo
- Aspectos ambientais deveriam privilegiar ordenamento do território, redes de transportes, melhor local para servir o País

64

Ambiente (2) as questões levantadas pelo EPIA, 1999

- Aquífero do Baixo Tejo e Sado
- Montado de sobro
- Colisão com aves
- Corredores ecológicos

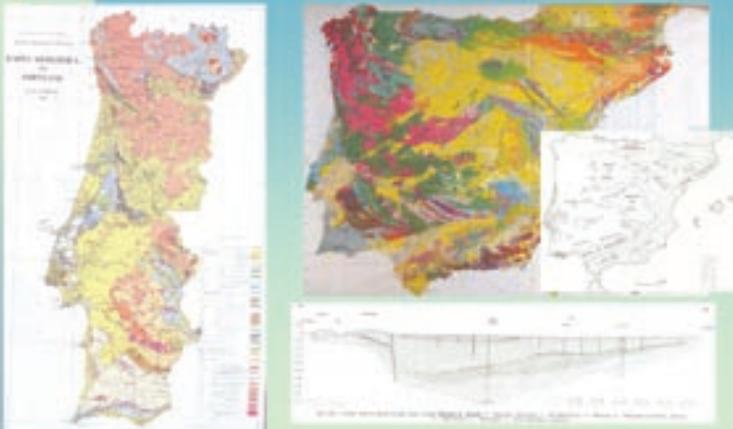
65

Ambiente (3)

- **Falsos problemas ambientais**
- Toda as obras de Engenharia, e sobretudo as de maior vulto, têm impactes no Ambiente
- Adoptam-se **Medidas de minimização ambiental**
- Adoptam-se **Medidas de contrapartida ambiental**

66

Aquífero do Baixo Tejo (1)



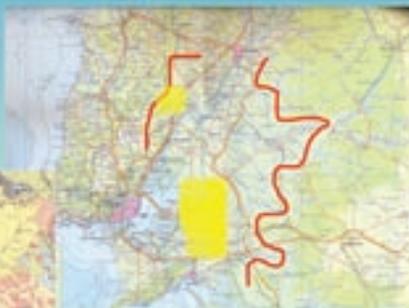
67

Aquífero do Baixo Tejo (2)



68

Aquífero do Baixo Tejo (3)



69

Aquífero do Baixo Tejo (4)

- Estuários dos rios Tejo e do Sado
- Aluviões e depósitos areno-siltosos
- heterogeneidade horizontal e vertical
- recarga vertical - precipitação atmosférica
- recarga lateral - formações calcárias, grés, margas

16

Aquífero do Baixo Tejo (4)

- 9% de Portugal Continental – zona de máxima infiltração (Reserva Ecológica Nacional)
- Tratamento dos caudais recolhidos, águas de escorrência superficial – **injeção de caudais tratados no aquífero**
- Tratamento dos efluentes do aeroporto – **injeção de caudais tratados no aquífero**
- Recarga de aquíferos

17

Montado de sobreiro

- Sobreiros plantados no início do século 19 e primeira metade do século 20
- Sobreiros estão no máximo da sua produtividade entre os 15 e 90 anos
- Implantar estruturas de forma a **preservar o máximo de sobreiros**
- Campanha de reforestação de montado de sobreiro, a nível nacional

18

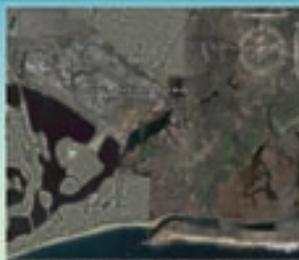
Colisão com aves Aeroporto de Faro



Colisão com aves (1)

- **Aeroporto de Faro** não há registo de incidentes graves/acidentes devidos a colisão com aves
- **Portela (Lisboa)** – tem falcoaria (anteriormente tinha canhão para afugentar pássaros)
- **Aeroporto JFK (Nova Iorque)** – ao lado de zona húmida, sistemas de “disparo”, Santuário para aves

Aeroporto JFK (New York, USA)



Colisão com aves reparação de motores - TAP (2)

- Há **reparações/inspeções** motivadas por colisões com aves **27-28 casos/ano** (2001-2005), máx: 31 casos (2005)
- **mais frequentes no semestre de Verão** - meses Maio a Outubro – **máximo em Julho** (8 casos em 2003)
- **menos frequentes no semestre de Inverno** - meses Novembro a Abril – **mínimo em Janeiro- Fevereiro** (**0 casos** em vários meses de 2001, 2002, 2003, 2004, 2005)

18

Colisão com aves reparação de motores - TAP (3)

2005 – reparação/inspeção de motores

- Aeroporto de Lisboa – 18 casos
- Aeroporto do Porto – 1 caso
- Aeroporto de Faro - 1 caso
- Total global: 31 casos
- Custo total reparações, para 30 casos (excluindo um caso de vibrações): 24.535 Euros
média: 818 Euros; max: 6.100 Euros
min: 110 Euros em 65 % dos casos

19

Corredores ecológicos

- **Corredores ecológicos podem ser inseridos na área aeroportuária**
- Melhor defesa contra a sua degradação e destruição pela urbanização e construção
- Integrar também zonas de recarga de aquíferos, como áreas de protecção ecológica
- Definição de zonas de maior e menor **sensibilidade ecológicas** (continuum verde, áreas de protecção especial)

20

SOLUÇÃO DEFENDIDA

2 aeroportos na Mega-Lisboa + construção faseada do futuro aeroporto

junho 2015

Curto prazo

Lisboa – Portela (aeroporto principal)
Lisboa – Pen. Setúbal (1 pista para low-cost e
mercadorias, taxas baratas)

Futuro

Lisboa – Pen. Setúbal (aeroporto principal)
Lisboa – Portela (secundário, taxas caras)

78

Premissas de base

- É necessário prever um novo aeroporto para Lisboa (Portela não tem capacidade de expansão, porque deixaram construir na zona de ampliação)
- Lisboa deve continuar a ser destino de viagens de negócios e de deslocações de lazer
- O novo aeroporto internacional de Lisboa deve ser um hub ou sub-hub
- Soluções do tipo (Portela + 1) e (Portela +1 +1) – Aeroporto de Lisboa não deve ser uma miríade de pequenos aeroportos (apesar de bom para low cost; bom para turismo; mau para política aeroportuária transfronteiriça)

80

Aeroporto da Portela de Sacavém (Lisboa)

- Construído em 1942 (Duarte Pacheco)
- Acessos rodoviários (av. Aeroporto radial, Segunda circular)
- Excelentes condições aeronáuticas
- Excelente localização

81

Aeroporto da Portela de Sacavém (Lisboa)



Aeroporto da Portela de Sacavém (Lisboa) Problemas e dificuldades (1)

- Falta de lugares de estacionamento
- Lugares de estacionamento (mal servidos, sem manga, autocarros, etc)
- Caminhos de circulação não acompanham toda a pista
- Operacionalidade das pistas (cruzamento de pistas)
- Impossibilidade de expansão (pistas e aeronaves, A380)
- Problemas dos terminais (passageiros e carga)

Aeroporto da Portela de Sacavém (Lisboa) Problemas e dificuldades (2)

- Confinamento pela cidade – deixaram construir na zona de expansão do aeroporto (Alta de Lisboa)
- Segurança (discutível) – rota dos hospitais e das universidades
- Ruído (percursos de aproximação de aeronaves)
- “siota” sobrecarregados (9-11 h)
- Não interessante para companhias low cost – taxas caras

Aeroporto da Portela de Sacavém (Lisboa)



Controlo do ruído em Lisboa



Aeroportos dentro das cidades Paris (França) e Xangai (China)



Aeroporto velho recuperado La Guardia (Nova Iorque – EUA)



Aeroporto novo construído dentro da cidade City Airport (London)



A solução Fase 1 (1)

- **Aeroporto da Portela continua em operação** (aeroporto principal)
- **Mantém área** do Futuro Aeroporto Internacional na Península de Setúbal (4500 a 5000 ha)
- **Iniciar a construção do Futuro Aeroporto Internacional**
- Construir pista + caminho de circulação + placa de estacionamento
- Construir terminal aligeirado
- **Construção rápida**
- **Construção barata**

A solução Fase 1 (2)

- **Lisboa-Portela**
- Aeroporto principal
- Continua em funcionamento como até agora, fazendo investimentos para otimizar a situação
- **Lisboa-Pen. Setúbal** (ou Lisboa-Rio Frio ou Lisboa-Pocairão ou Lisboa-Setúbal)
- Aeroporto secundário
- Aeroporto low-cost + aeroporto de mercaderias
- Avões mistos (carga + passageiros)
- **Taxas aeroportuárias baixas**

89

A solução Fase 1 (3)

- É uma **solução de Futuro** - futuro aeroporto principal será Lisboa-Pen. Setúbal
- Não é "obra faraônica"
- Não é "obra megalomane"
- Investimentos faseados
- Não precisa de ser construído de uma só vez como na Ota
- **Solução que serve Portugal**

90

A solução Fases seguintes (1)

- Construir fase 2 + fase 3 + fase... do Aeroporto Lisboa-Pen. Setúbal
- Lisboa-Rio Frio - Futuro Aeroporto Internacional de Lisboa
- **Integrado na Mega-Lisboa**
- **Sem integrado na rede de transportes rodoviários, ferroviários, portuários e nos corredores intermodais**

91

Futuro (ao longo do século 21)

- **Lisboa-Pen. Setúbal** (aeroporto principal e mais barato)
- **Lisboa-Portela** (aeroporto secundário e mais caro)
- Utilizadores do Aeroporto Lisboa-Pen. Setúbal amortizam investimentos efectuados para a fase 1
- Utilizadores pagam a fase 2

94

OTA

parte 95

Interesses escondidos e
privatização da ANA

95

Nova realidade aeronáutica (1)

- **Liberalização do mercado**
- Colapso "empresas de bandeira"
- Aparecimento e crescimento de empresas low-cost
- **Crescimento** do nº de passageiros transportados
- **Incremento** transporte aéreo de mercadorias com Ásia

96

Nova realidade aeronáutica (2)

- **Companhias aéreas**
- Estratégia nacional
- TAP + Portugalá
- Companhias low-cost

- **Aeroportos**
- Estratégia nacional (hub, sub-hub, regional)
- Aeroportos **principais** (Lisboa, Porto, Faro)
- Aeroportos **secundários** (low cost e mercadorias)

17

Interesses escondidos

- **"Negócio" do Aeroporto** - é sempre rentável (sobretudo um "aeroporto único e monopolista")
- Libertar ca. 600 ha da Portela para urbanização (Alta de Lisboa, promotores imobiliários, construtores civis, etc) – **melhor negócio dos inícios do século 21**
- **Urbanizar Rio Frio** (40.000 camas investimento do Oriente) e **Península de Setúbal**

18

Privatização da ANA

- Negócio e "modelo de negócio"
- Proprietário dos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro
- Concessionário do Futuro Aeroporto Internacional de Lisboa

- **A >50% pode ser desastroso para Portugal**

- Se feita à custa da venda dos terrenos da Portela – não é um negócio aeronáutico de estratégia nacional, mas sim um **mero negócio de especulação imobiliária**

19

Privatização da ANA (2)

- E se a ANA não ficar em mãos nacionais, mas dos nossos **concorrentes espanhóis**?
- Vamos todos apanhar o avião em Madrid-Barajas (voos internacionais)?
- Vamos todos apanhar o avião em Badajoz-Mérida (voos low-cost)?
- Nas mãos dos donos/concessionários espanhóis, a ANA vai **querer fazer um novo aeroporto em Lisboa?** seja na Península de Setúbal, seja na Ota?
- Neste caso, a **privatização da ANA serve o interesse nacional?**

100

Política aeroportuária de Espanha (1)

- **Madrid-Barajas**
- 12 km de Madrid

Passageiros – ca. 42 M Pas/ano (2005)

Europa: nº 5

Mundo: nº 12 - subiu de nº 20 (2000) para nº 12 (2005)

Movimentos - ca 416.000 (2005)

Europa: nº 5

Mundo: nº 21

101

Política aeroportuária de Espanha (2)

- **Madrid-Barajas**
(ampliação de 2006)
- 12 km de Madrid
- 6 M Euros; 120 mov/hora
- 70 M Pas/ano

- **Madrid-Campo Real**
(horizonte 2020)
- 25 km de Madrid
- 8500 hectares; 245 mov/hora
- 150 M Pas/ano



102

Conclusão

parte 5/5

O "pântano" da Ota

103

A melhor localização para o Novo Aeroporto de Lisboa

O que deveria ser

- **Solução que melhor sirva Portugal e os Portugueses, a curto, médio e longo prazo**
- **Solução que melhor sirva Lisboa e a sua mancha de crescimento (Mega Lisboa), que permita desenvolvimento elevado, harmonioso e sustentável do território**

104

A localização na Ota do Aeroporto Internacional de Lisboa

A política do facto consumado?

- **É mau para Portugal seguir "uma política do facto consumado"**
- **É mau para Portugal não haver consenso, entre os vários partidos, sobre obras estruturantes e de interesse nacional**
- **É mau para Portugal haver soluções mediócras, mal estudadas e mal concebidas, decididas e impostas "ditatorialmente" por grupos de interesses que dominam os partidos**

105

População mal informada...

- **Manipulação dos órgãos de comunicação social pelo Governo** (imprensa, rádio, televisão), incluindo debates, colóquios, etc
- **Serviços de notícias tendenciosos e pouco credíveis** (agências de informação)
- **Manipulação da maioria dos “fazedores de opinião”** (opinion-makers), pseudo-analistas políticos e técnicos, que dizem “disparates técnicos” para agradar a quem lhes paga
- “Blogosfera” e Internet – das poucas **opiniões livres** (mas cheia de erros e insinuações falsas)
- Programas humorísticos – conseguem esclarecer mais (pela negativa) do que a maioria dos “fazedores de opinião”

106

O “pântano” da OTA capítulo inicial

- Desde 1974, não tem havido tomadas de posição e decisões de fundo estruturantes e de interesse para Portugal, no domínio aeronáutico
- Em 1986, **eliminou-se a reserva de terrenos do local que era uma boa solução**
- Em 1999, **seleccionou-se uma má solução**
- Em 2005, **implementou-se uma má solução**
- Em 2007, **impôs-se “ditatorialmente” a má solução**

107

O “pântano” da OTA capítulo final

o que está previsto

- Em 2007, início dos trabalhos de terraplenagem na má solução
- Em 2017, final da construção e entrada em funcionamento da má solução

e 23 anos depois

- Em 2040, esgota-se a má solução e é preciso encontrar outro local para um novo aeroporto...

108

O “pântano” da OTA e a História de Portugal

- E se em 2040, se esgota a má solução que é a Ota
- Em 2040, deverá estar em fase de acabamento a construção do aeroporto que o vai substituir

Como o período de gestão e de projecto de um aeroporto é de cerca de 10 anos

Como o período de construção é de 4-5 anos
daqui resulta

- Em 2025 (8 anos depois de ter aberto a Ota), já se terá de estar a estudar o novo aeroporto de Lisboa que se seguirá à Ota (onde o vamos pôr? Numa área de reserva feita na Península de Setúbal? Ou no Alentejo? ou em Badajoz?)
- O que é que a História de Portugal dirá, no Futuro, desta “gente” toda?

109

d

debate

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Agora vamos dar início ao debate.

Até ao momento, entraram na mesa 12 inscrições: José Tomás de Sousa, João Soares, Manuel Monteiro, Carlos Joaquim Costa Martins de Oliveira, Jorge Fão, Pompeu Santos, José Sousa Monteiro, José Sá Fernandes, António Brotas, Silvino Sequeira, Filipe Ribeiro e Isabel Jorge.

As perguntas – e são perguntas, lembro que não são intervenções – deverão limitar-se a um minuto e meio, no limite, para que haja tempo para todos os oradores intervirem.

Aproveito para pedir aos oradores, uma vez que não lhes posso dar outra vez a palavra dado o adiantado da hora, que quando intervierem para responder às suas questões façam as perguntas que, eventualmente, lhes sugeriram as intervenções.

Vamos tentar terminar às 13 horas e 15 minutos, para começarmos a sessão da tarde impreterivelmente às 15 horas, de modo a não atrasarmos dramaticamente os trabalhos.

Assim sendo, dou a palavra ao Sr. José Manuel Tomás de Sousa, professor do ensino secundário, licenciado em ciências geográficas.

O Sr. **José Manuel Tomás de Sousa**: – Muito bom dia aos elementos da mesa e aos participantes.

Segundo os dados do *google*, a Ota fica a 45 km, Faias a 47 km, Poceirão a 48 km e Alcochete a 23 km de Lisboa, mas uma coisa é dizer que determinada freguesia fica a uma determinada distância de Lisboa, outra coisa é a futura localização do aeroporto nestas mesmas freguesias.

Às vezes, as distâncias quilométricas não querem dizer grande coisa, porque o que interessa é a distância tempo, a distância custo e também o meio de transporte a utilizar.

Se a opção para a construção do novo aeroporto for na margem sul, como Poceirão ou Alcochete, há que construir uma nova ponte rodoviária ou rodoferroviária. Quanto é que custará esta ponte? Outro problema será também o pagamento das portagens.

Queria fazer uma pergunta concreta ao Professor José Manuel Palma: falou do ruído que mata, mas não dos aviões que passam por cima dos quatro hospitais, que é um problema muito grave.

Outra pergunta para o Professor Paulino Pereira: Ota, solução possível, uma assunção. Quais são as condições atmosféricas, nos últimos 30 anos, de Poceirão? Porque o clima estuda-se durante, pelo menos, 30 anos e as condições atmosféricas repetem-se. Fazer um estudo científico tem de ser concreto, pelo menos, durante 30 anos.

Quais os transportes a utilizar na deslocação para Poceirão ou Alcochete? Quais os problemas em relação às aves migratórias? E quando falo das aves migratórias, não é só de uma ou duas aves que podem ser eliminadas, como falcões ou corujas mas, sim, de bandos de milhares de aves. O problema das corujas ou dos falcões não se resolve. E qual é o sítio de nidificação dessas mesmas aves? Há o problema da nidificação e de as aves entrarem nos motores dos aviões e criarem problemas trágicos.

Em relação a Lisboa, também devo dizer que no aeroporto de Lisboa mais um aeroporto alargado não dá, porque isso não tem, realmente, solução.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso: – Tem a palavra o Sr. Deputado João Soares.

O Sr. Deputado **João Soares** (PS): – Há duas primeiras notas que queria deixar e que são, para mim, perfeitamente claras. Do ponto de vista histórico da evolução dos últimos tempos da Europa, não conheço nenhuma cidade capital, nem nenhuma cidade importante, que tenha “deitado fora” um aeroporto.

Queria perguntar se a ideia é abandonar completamente a Portela e as mais-valias que ela representa para Lisboa.

Depois, queria deixar aqui uma nota de carácter pessoal que só me vincula a mim, não o meu grupo parlamentar, como é óbvio, que é a seguinte: não me revejo num modelo de desenvolvimento, para a nossa pátria, das cidades aeroportuárias.

Acho que temos uma má relação com o território, que é perfeitamente visível para quem sobrevoa o nosso território, descolando seja de qual for o aeroporto, e que se traduz naquilo que conhecemos um pouco por toda a parte e que nos desqualifica face à maior parte dos nossos vizinhos da União Europeia.

E, quanto à ideia de um projecto megalómano, alguém escreveu, salvo erro foi Vasco Pulido Valente, que a megalomania prejudica ou faz mal, não ajuda um país pequeno como é o nosso.

Um projecto deste tipo, fosse na Ota, fosse na margem sul, traduzir-se-ia num contínuo de cimento e de betão que, no caso da Ota, iria até Leiria, provavelmente, e que, no caso da margem sul, agravaria muitos dos dramas urbanísticos e de ocupação do território que aí conhecemos, infelizmente. Portanto, não me revejo neste modelo de desenvolvimento.

Acho que o primeiro dever de quem tem responsabilidades públicas e poder para decidir é cuidar bem daquilo que temos e olhar para as coisas de uma forma global para agir, depois, numa lógica de eficácia em termos locais. Ora, nós temos um conjunto de infra-estruturas aeroportuárias no país que é interessante e que pode ser potenciado.

Nesta lógica, acho que o que tem vindo a ser anunciado em termos da utilização da base aérea de Beja como um pólo para tudo o que tem que ver com a manutenção, nomeadamente com os serviços de manutenção da TAP que estão na Portela em condições já difíceis do ponto de vista de logística, é particularmente interessante. Isso podia ser conjugado com as dificuldades, que também foram sublinhadas aqui por um dos oradores, que têm que ver com Alverca e com a existência aí das OGMA, que aliás foram privatiza-

das há relativamente pouco tempo, mas que têm mantido um esforço muito significativo em matéria de manutenção de aeronaves.

Acho que isso era positivo para a manutenção da TAP, para o desenvolvimento de um pólo de manutenção numa pista que é muito pouco explorada e também para o que estamos aqui a tratar, que é a questão do aeroporto internacional de Lisboa.

Ora, a Portela, do meu ponto de vista, não obstante para a opinião pública ter passado a ideia de que está esgotada, não está esgotada e era bom lembrarmo-nos do que nos foram dizendo ao longo da História.

Há pouco, o meu amigo e Sr. Deputado Rui Vieira, do grupo parlamentar do Partido Socialista, leu as actas de uma reunião que teve lugar aqui em 1999, em que estive presente noutra qualidade e não na de Deputado, em que se dizia que a Portela estava esgotada em 2007. De facto, têm-nos andado a dizer, sistematicamente, que a Portela está esgotada.

Ora, a Portela não está esgotada, a Portela, só tal qual como está, tem uma área de implantação no solo que é maior à de muitos aeroportos internacionais que chegaram além dos 30 milhões de passageiros/ano. Isso é uma realidade, para mim, absolutamente incontornável. Além disso, tem duas áreas de alargamento que são muito boas.

Não sabia que havia, hoje, aqui, meios audiovisuais, embora com algumas dificuldades de utilização, senão teria trazido umas fotografiazinhas para mostrar.

Há duas áreas imensas ou bastante grandes. Uma delas é a que é ocupada pela chamada base de Figo Maduro (Aeródromo de Trânsito n.º 1), que é não utilizada, que é uma área imensa de expansão daquilo que é hoje a Portela. Depois, há um segundo Figo Maduro,...

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Sr. Deputado, queira fazer a pergunta, se faz favor.

O Sr. Deputado **João Soares** (PS): – ... que é propriedade da Câmara Municipal de Lisboa e que pode ser disponibilizado, porque está absolutamente subutilizado.

Portanto, é falso dizer que a Portela está esgotada. É falso que a Portela não tem condições para receber muitíssimos mais passageiros; o que a Portela tem é problemas de funcionamento da aerogare!

Nunca nenhum de nós que aqui está – e estão aqui pessoas que viajam muito – esteve numa fila de aviões à espera para descolar com 30, 40, 50 ou 80 aviões, como já nos aconteceu a todos quando vamos na TAP para aterrar em Newark ou quando vimos de Newark ou de outro aeroporto europeu, em que o comandante nos diz "Senhores passageiros, peço imensa desculpa, mas estamos numa fila com 30 ou 40 aviões para descolar...". Já alguma vez aconteceu uma coisa dessas a algum de nós, aqui na Portela? Pelo contrário, nunca ninguém esteve à espera para descolar em Lisboa, nem nunca ninguém esteve uma hora no ar à espera para aterrar em Lisboa!

Construíram esse mito dos *slots* e dos *slots* das *low cost*. A Portela tem duas pistas: tem a 1735, que é a pista mais antiga, que se cruza parcialmente com a 0321, que é uma pista que tem condições para ser utilizada pelos melhores aviões do mundo – aliás, já cá veio o *Boeing 747* do Presidente dos Estados Unidos da América e o A380 só não aterrou aqui porque, depois, o que falha são as estruturas em terra.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Sr. Deputado, tem de fazer a pergunta.

O Sr. Deputado **João Soares** (PS): – Sr.^a Moderadora, peço desculpa, mas quando me mandar calar calo-me, mas faço-o com uma citação de Sophia sobre o construído da nossa terra. Entretanto, vou tentando avançar com os meus argumentos, porque acho que eles valem alguma coisa.

Portanto, como estava a dizer, o problema é a aerogare. Na Portela não esperamos por aviões, esperamos é por malas, esperamos 45 minutos, 1 hora. Esperamos por aviões que não encostam às mangas mesmo quando elas estão disponíveis. Sei que os grandes aviões dos *live bodies* não têm mangas para poder encostar, isso é o que nos acontece com toda a frequência.

Ora, temos espaços grandes para crescimento e até para construção num modelo que, por exemplo, foi utilizado no aeroporto de Bruxelas. Bruxelas fez exactamente isso, ou seja, ao lado do velho aeroporto, construiu duas novas aerogares com a possibilidade de encostarem todos os tipos de aviões e com um tráfego que, não sendo muito superior ao nosso, apesar de tudo é superior. Aproveitaram para fazer essa renovação, mantendo a velha aerogare que, entretanto, vai ser destruída. Esta é que é a grande questão. Evidentemente que, ao ouvir o Professor Palma, todos consideramos que não se deve construir o aeroporto em lado algum.

Conheço a carta de ruído da cidade de Lisboa, tive responsabilidades autárquicas, o Eng.º Rego Mendes, que vai falar à tarde, também participou na primeira carta de ruído que se fez na cidade de Lisboa e há pontos tão graves como os do aeroporto.

Mas, nessa lógica, não se constrói aeroporto em lado algum. Há é que utilizar bem aquilo que temos, e isso significa melhorar as placas, ocupar um novo espaço, que é aquele que é ocupado pela Força Aérea e pela Câmara Municipal de Lisboa e tirar a manutenção daqui.

A Sr.ª **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Sr. Deputado João Soares, peço-lhe que abrevie por uma questão de equidade pelos outros participantes.

O Sr. Deputado **João Soares** (PS): – Não quero é que o país retome a lógica dos velhos "elefantes brancos" de Sines e de Cahora Bassa.

Acabo porque a Sr.^a Moderadora me retira a palavra – e bem, do ponto de vista da condução dos trabalhos, embora se tivesse podido gerir melhor –, citando Sophia de Mello Breyner: “Pela qualidade e grau de beleza da obra que construímos se saberá se, sim ou não, vivemos com verdade e dignidade. É necessário que aqueles que vão construir amem o espaço, a luz, o próximo”.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Tem a palavra o Sr. Dr. Manuel Monteiro.

O Sr. Dr. **Manuel Monteiro**: – Muito obrigado pelo convite e parabéns pelo debate.

Penso que fica hoje claro que, mais importantes do que questões de natureza técnica, são as de natureza política e que o grande problema de fundo, a que o próprio Presidente da República não pode fugir, é que o que está em causa nesta matéria é uma decisão política alicerçada por pareceres técnicos.

Dito isto, queria fazer quatro perguntas: três à Dr.^a Paula Alves e a última ao Professor Paulino Pereira.

Assim, pergunto à Dr.^a Paula Alves, em primeiro lugar: porque é que disse que a Ota foi sempre considerada como a melhor opção, esquecendo o estudo de 1994 em que se fala, inclusive, de Montijo A e de Montijo B, sendo a Ota a última opção em tudo?

Segunda pergunta: tem conhecimento do facto de a Comissão Europeia ter pago estudos a favor da Ota ainda no tempo do Governo PSD/CDS? Penso que era muito importante sabermos se a Comissão Europeia já deu dinheiro para Portugal e quanto para estudos sobre esta matéria. É que creio que há um silêncio estranho a propósito da relação dos sucessivos governos portugueses com a

Comissão Europeia, nomeadamente no que concerne ao financiamento da parte desta para questões desta natureza. Em terceiro lugar, pergunto à Dr.ª Paula Alves se já está concluído o estudo de impacte ambiental sobre a Ota. Estive recentemente com o Sr. Ministro Mário Lino, numa reunião, e a ideia muito objectiva que ele me transmitiu foi a de que esse estudo ainda não estaria concluído.

Ora, pergunto: como é que um estudo de impacte ambiental serve para chumbar outras opções e, se ainda não existe esse estudo em relação à Ota, já serve para justificar essa mesma opção?

Dirijo a última pergunta ao Professor Paulino Pereira, a quem cumprimento, bem como ao Sr. General José Lopes e ao Sr. Professor José Palma pelas brilhantes intervenções, particularmente a do Sr. Professor Paulino Pereira, que considero uma intervenção digna de realce.

Há uma questão política que chamou a minha atenção. Disse o Sr. Professor que havia grupos de interesse que dominavam os partidos e que estariam, eventualmente, a condicioná-los nas suas opções. Penso que, se souber quais são esses grupos de interesse, seria importante e útil que nos diga para que, em conjunto, os possamos denunciar e combater.

A Sr.ª **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Tem a palavra o Sr. Cabo Joaquim Costa Martins de Oliveira.

O Sr. **Cabo Joaquim Costa Martins de Oliveira**: – O meu primeiro emprego foi na Hidrotécnica Portuguesa onde trabalhei com o Arquitecto Leopoldo de Almeida em ordenamento do território. Curiosamente, o primeiro trabalho que me deram foi o de estudar um texto muito curioso para comentar, que tinha a ver com um porto de mar feito em Rio Frio, em alternativa a Almada, que tinha um canal para o rio Tejo e outro para o rio Sado e, ao lado, existia um aeroporto.

Achei muita graça ao projecto, porque considerei ser extremamente versátil fazer-se um porto de mar em terra. Era muitíssimo mais barato do que a solução da Lisnave ou da Setenave. Fez-se uma, depois fez-se a outra e foi pena que, na altura, não se tivesse avançado para esse projecto muito engraçado de um porto de mar em Rio Frio com o aeroporto ao lado.

Dou os meus parabéns ao colega José Lopes e a todos os que falaram, porque penso que fizeram estudos generalistas muito bons.

Pedi a palavra para dar três informações, que penso que são importantes, das quais nunca ouvi falar e que têm a ver com a decisão da Ota e também com a de Rio Frio.

A primeira é a questão das águas. Ainda hoje ouvimos falar que o concelho de Palmela é importante para a recarga do aquífero. Isto é falso! É evidente que todo este território de Palmela é arenoso e, portanto, recarga o aquífero, mas este é superficial. Há um grande aquífero na margem sul, e foi isso que impediu que a EPAL levasse água para a margem sul do Tejo, pois queria fazê-lo. Há um estudo feito por um senhor vietnamita, que mostra que as

serras da Arrábida e de Aire têm uma mesma estrutura calcária, têm um sinclinal por baixo do Tejo. É uma riqueza de água enorme, praticamente infindável.

Esse aquífero é, aliás, aproveitado pelo Seixal. Trabalhei nesse projecto quando estava na Hidrotécnica, em Vale de Milhaços. São furos de 1 a 10 e há água no subsolo que nunca mais acaba e é de boa qualidade. Enfim, é uma água calcária, mas de excelente qualidade e livre de contaminações, porque tem origem nas serras da Arrábida e de Aire.

Os aquíferos superficiais que existem em Palmela não devem ser contados para o abastecimento público. Podem servir para a indústria, para regas. Porquê? Por causa da contaminação química da agricultura. As vinhas têm sulfatos, têm adubos e, portanto, são aquíferos que não devem ser aproveitados.

Mesmo que fosse necessário proteger este aquífero superficial, não custa nada impermeabilizar um aeroporto, aliás, isso tem de ser feito. Em qualquer sítio onde ele seja feito, o solo tem de ser impermeabilizado e isso não tem custos acrescidos.

Quanto à questão da segurança que foi muito falada por causa da margem sul, dos atentados nas pontes, já se falou hoje também, e muito bem, que há muitas mais pontes até à Ota do que para a margem sul e estas não são fáceis de destruir, enquanto as outras nós conhecemo-las. Há aqui pessoas que estão ligadas à EPAL e que sabem que, na altura, houve um grande escândalo quando se fez a conduta de Castelo de Bode – isto tem a ver com segurança –, cortou-se a encosta da Alhandra para entrarem na conduta tubos de betão armado pré-esforçado com 1,20 m ou 1,50 m de diâmetro (já não me lembro bem qual era).

Acontece que essa encosta foi feita pelo Moniz da Maia, a vala estava aberta, os tubos estavam a ser instalados. O que é que aconteceu? Um dia acordaram e disseram: “Venham cá ver”. Bem, nós fomos ver, houve um deslizamento de toda a encosta e a vala, pura e simplesmente, desapareceu. Os tubos que estavam montados foram esmagados. É aquele troço de conduta verde, em ferro, que agora é aéreo, que se vê da auto-estrada do Norte, e que está à superfície porque aquela encosta continua instável e estão a ser feitas obras constantes de manutenção daquela encosta.

Isto, sim, é um perigo real para Lisboa e admiro-me que ninguém fale nisto, porque se, numa situação sísmica ou de atentado, e é fácil, pois a tubagem está ali à vista (bem sei que agora está vedada e não é fácil lá chegar, mas, de qualquer maneira, penso que merecia atenções redobradas de vigilância) aquela conduta rebenta, a encosta vem por ali abaixo e corta a auto-estrada, corta condutas de água, corta a parte eléctrica e Lisboa fica sem acessos a norte, sem água e sem electricidade.

Ora, esta é uma situação que me parece extremamente grave num aeroporto na margem norte. É evidente que ia pôr mais

tráfego e, eventualmente, numa situação sísmica em que Lisboa pode necessitar de socorros internacionais fica desligada do aeroporto.

Trata-se de uma questão de segurança que me parece importante.

Só para acabar, a terceira questão que quero colocar é a seguinte: Rio Frio é muito atacada por razões ambientalis-
tas. Sou um defensor do ambiente, principalmente dos sobreiros. Com muita
dor (e tenho feito muitos escritos sobre isso), tenho visto, quer em Setúbal
quer no concelho de Palmela, serem derrubados milhares de sobreiros por
razões perfeitamente anormais, ou seja, por interesses urbanísticos que
diria mesquinhos.

Sempre foram abatidos sobreiros.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Queira abreviar, por favor.

O Sr. **Cabo Joaquim Costa Martins de Oliveira**: – Para mim, é, de facto,
surpreendente que a zona vastíssima reservada para o aeroporto em Rio
Frio fosse cortada pelo comboio da linha do Alentejo. A norte existem mui-
tos sobreiros e há um único proprietário, o Sr. Garcia, dono da propriedade

Rio Frio e a sul eram terrenos de vinha muito velha que foi
financiada pela CEE para ser arrancada. É o tal deserto ondu-
lado de areias praticamente sem valor.

Ora, curiosamente, as duas soluções estudadas para Rio Frio
foram-no na propriedade de Rio Frio e nunca a sul, nuns terre-
nos ditos agora de Poceirão. Porquê? Porque é que não foram
estudadas pistas, soluções em terrenos entre Rio Frio e Pocei-
rão? Estavam previstas! Estes terrenos foram preservados
para estudar soluções, mas não foi indicada nenhuma.

Para se fazer um aeroporto, os sobreiros são importantes. Mas
para fazer urbanizações, como foram agora aprovadas em Rio

Frio, com milhares de vivendas, hotéis e campos de golfe, isso já não é um problema ambientalista...!

A Ota, para mim, só tem uma explicação. É exactamente como a Expo, como todas as obras de grande fachada, em que o que interessa é que, quanto aos empreiteiros, quanto mais caro melhor. Veja-se o Terreiro do Paço e os problemas que lá existem.

Portanto, proponho que se pegue no dinheiro, que se faça um aeroporto noutra sítio e que se pague aos empreiteiros sem eles fazerem nada. Dêem à Mota-Engil e à Teixeira Duarte o dinheiro que eles quiserem, fica mais barato, mas não façam nada. Deixem a Ota como está e façam o aeroporto num sítio que não tenha essas despesas.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Fão.

O Sr. Deputado **Jorge Fão** (PSD): – Gostaria de cumprimentar todos os presentes, fazer uma saudação e manifestar a minha satisfação e o meu regozijo, como Deputado membro da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, pelo facto de esta Comissão estar a protagonizar mais este espaço de debate sobre este grande projecto nacional. Foi dito à sociedade, e repito, que da história dos grandes investimentos públicos, em Portugal, este é talvez o mais debatido, nos últimos anos, o que mostra e comprova que não estamos perante qualquer obsessão ou decisão precipitada, nem tão-pouco teimosia.

Efectivamente, prova-se que o caminho percorrido começou na década de 60 ou 70, com picos altos em 1982, em 1994, em 1999, em 2000 e em 2005 e com decisões já aqui referenciadas e que estão registadas.

Ou seja, parece-me, sinceramente, que obsessão e teimosia surgiram há relativamente poucos meses, por parte de algumas oposições e de alguns técnicos investigadores, quanto à decisão Ota. Por isso, coloco a situação numa posição exactamente inversa: as obsessões e as teimosias (obviamente, respeitáveis no plano democrático) residem essencialmente aqui e são lideradas por muitos actores políticos e técnicos que, no passado (e num passado recente), em 2000, uns por acção e outros por omissão, praticamente nada disseram de concreto, de visível e de audível sobre a decisão da localização na Ota e que, em 2005, praticamente nada disseram ou fizeram, audível ou visível, sobre a decisão de iniciar a construção na Ota.

Bom, mas é legítimo, em democracia e no debate político, que, mesmo tarde e precipitadamente, haja espaço para este tipo de discussão – e aqui estamos, num princípio democrático e em respeito pela diversidade de opiniões, a fazê-la.

No entanto, porque é importante que se faça a história para se perceber a evolução, gostaria de referir qual tem sido a posição do Governo do Partido Socialista e a do grupo parlamentar do Partido Socialista, neste processo, no passado recente.

Essa posição é a de que, por um lado, é preciso continuar (e há espaço para continuar) a discutir, no plano colectivo, a questão da construção do novo aeroporto internacional de Lisboa, mas, por outro, é preciso dar continuidade, de uma forma urgente, ao aprofundamento dos estudos da decisão já tomada de localização na Ota.

O Governo tem mantido esta posição, por uma questão de coerência com uma decisão assumida, decisão essa com contornos e com implicações significativas em toda a organização da vida política e económica do país.

A consciência que se tem, neste momento ainda (apesar naturalmente de se ouvirem respeitáveis argumentos), é a de

que é desta maneira, com esta decisão e com este caminho que se está a percorrer, que se está a defender o superior interesse nacional, a garantir a competitividade do país, e, sobretudo, a conseguir uma solução rápida, que é necessário ter, para o grave problema (parece que comprovado à sociedade) de que a Portela, no mais tardar em 2012, estará esgotada. Naturalmente, há aqui quem tenha opiniões diversas, as quais, porém, parece não terem grande sustentabilidade, até pela intervenção dos experientes oradores anteriores. No entanto, o Governo reafirma – aliás, o Sr. Ministro disse-o aqui hoje claramente – que está sensível, atento e disponível para atender a argumentos credíveis, o que foi agora aqui concretizado numa tomada de posição relativamente a Alcochete e a novos dados que apareceram, envolvendo o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, no aprofundamento da avaliação desta análise.

Ou seja, esta postura tem sido mantida. Agora, voluntarismos, improvisos e alguns palpites, mais ou menos bem intencionados, isentos e responsáveis, foram democraticamente ouvidos, mas, sinceramente, é preciso dar continuidade a este processo.

Já percebemos que nunca haverá consensos totais, técnicos e políticos, sobre esta matéria. Mas pergunto se não há, neste país, consideração pela credibilidade dos técnicos da NAER, do LNEC, do INAC, da NAVE, do IMTT, da REFER e da CP, que são as organizações cujos técnicos suportam a decisão política do Governo e que continuam a aprofundar questões como a segurança das operações aeronáuticas, a capacidade de resposta na expansão do tráfego, as acessibilidades, a mobilidade de pessoas, o impacte ambiental, o modelo de financiamento. Tudo isto foi estudado por estes técnicos que merecem este tipo de responsabilidade.

Termino, dizendo qual é o ponto da situação. Parece-nos que, na actualidade, a solução Portela +1, de uma forma geral – excepto por parte do meu respeitável camarada Dr. João Soares, mas penso que mais no plano emocional do que propriamente no

racional –, não está defendida (pelo menos, não ouvi hoje aqui ninguém a argumentá-la de uma forma sustentada).

Quanto a Rio Frio, parece-me que nada de novo e significativo apareceu que provoque a necessidade de rever todo este processo e recuar 10 ou 15 anos.

Quanto a Alcochete, há alguns dados novos, seguramente respeitáveis, e há uma posição do Governo, hoje comunicada aqui pelo Sr. Ministro.

Quanto à Ota, parece que continua a ser, ainda hoje, a solução de localização, com fragilidades, é evidente (jamais alguma solução deixará de ter algumas fragilidades), mas os estudos continuam a concluir que ainda nada aponta para que seja inviável ou para que não se lhe dê andamento.

Termino, dizendo o seguinte: há factos comprovados, parece, no plano técnico. O Aeroporto da Portela estará esgotado, com incapacidade de expansão e de resposta em 2012. A imagem do país está a ficar extremamente degradada no exterior, relativamente à indecisão e à grande controvérsia e alarido que sobre esta matéria está a ser feito. É urgente e necessário, pensamos todos, fechar este ciclo de controvérsia. Apresentem-se todos os argumentos. De uma forma séria e honesta, todos devem apresentar todos os seus argumentos, todos os seus estudos, para terminarmos este ciclo, naturalmente comparando, mas tomando a decisão que o interesse nacional, o interesse do país, o interesse do nosso futuro colectivo exige que rapidamente tomemos, conscientemente, em defesa dos interesses de Portugal.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Tem a palavra o Sr. Eng.^o Pompeu Santos.

O Sr. **Eng.^o Pompeu Santos**: – Quando fui convidado para este debate, foi-me dito que poderia falar durante três minutos, mas vou tentar gastar menos tempo.

Desde já, gostaria de clarificar alguns pontos prévios. Em primeiro lugar, e como já foi aqui afirmado, todos os estudos comparativos já realizados de localização do aeroporto – e foram cinco, desde 1970 – puseram Rio Frio à frente da Ota e a Ota sempre em último lugar.

De facto, o último estudo, datado de Agosto de 1999 e realizado pela consultora Aéroports de Paris, concluiu: primeiro, Rio Frio, com 718 pontos e, depois, a Ota, com 616 pontos. Realço que se tratou de um estudo multicritério, em que foram ponderados aspectos económicos, sociais e ambientais, numa óptica de custo/benefício.

Mas o que é que aconteceu? Em 5 de Julho de 1999, ou seja, um mês antes de receber o relatório da Aéroports de Paris, que escolheu Rio Frio, o Governo de então vetou Rio Frio, invocando prejuízos ambientais, e, no dia seguinte, escolheu a Ota.

O erro na escolha da Ota está agora bem à vista, com a sua rejeição pela generalidade da opinião pública e pela esmagadora maioria da comunidade técnica.

Mas há, agora, um argumento ainda mais importante para corrigir o erro. É que se, em 1999, o que estava em causa era apenas o aeroporto, agora temos também o planeamento da rede de alta velocidade e a construção da nova travessia do Tejo.

Ora, a integração da realização destes projectos permite melhorar a funcionalidade de cada um deles e reduzir o custo global. Por isso, desenvolvi, nos últimos três anos, um plano integrado para estes projectos, plano esse que está resolvido, em termos de engenharia, em desenhos à escala (os quais estão perfeitamente disponíveis), que tenho divulgado em artigos de opinião e em conferências, nomeadamente na Sociedade de Geografia de Lisboa, que tem merecido grande aceitação e que consiste, resumidamente, no seguinte: um aeroporto localizado na zona Rio Frio-Poceirão, ali ao lado da A12, onde temos mais de 10 000 ha de terrenos

planos, sem obstáculos de um lado e do outro do caminho-de-ferro. Como só precisamos de um quinto daquela área, pode escolher-se o local com menos impactes ambientais. Além disso, este é o local mais próximo de Lisboa – está a cerca de 25 km – e com as melhores condições para satisfazer os requisitos de desempenho do aeroporto, tanto no imediato como a longo prazo.

Quanto à rede de TGV, a linha Porto-Lisboa deve ir pelo lado leste do Tejo e entroncar com a linha matriz de Lisboa exactamente no sítio do aeroporto. A partir daí, as linhas são conjuntas e entram em Lisboa pela ponte Chelas-Barreiro ou Barreiro-Chelas, onde será a estação, logo à entrada da cidade.

Devo dizer que disponho aqui de alguns elementos de informação sobre o plano, que, com todo o gosto, facultarei aos interessados – aliás, com uma apresentação em *PowerPoint*, que disponibilizarei à Assembleia para esta colocar no seu sítio.

Para além das óbvias vantagens em termos de funcionalidade, este plano integrado permite uma poupança de mais de 3 000 milhões de euros, relativamente aos planos do Governo – 1 500 milhões de euros no aeroporto, e outros 1 500 milhões de euros por dispensar a entrada do TGV pelo norte de Lisboa, com uma obra complicadíssima constituída por uma infinidade de viadutos e túneis.

Fala-se, agora, em criar uma comissão técnica para reanalisar a questão da localização do aeroporto. Não posso estar mais de acordo. E, a propósito,

cito uma passagem de um artigo que eu próprio escrevi no jornal *Sol*, há sete meses. Dizia eu: "Perante um quadro destes, é natural que a maior parte das pessoas se sinta confusa e receosa. Por isso, deveria ser criada uma comissão técnica independente, com a missão de avaliar, de vez, qual a melhor solução, isto é, a mais sustentável. Para uma lista de possíveis localizações do novo aeroporto – Ota, Rio Frio

ou outras –, seria definida a respectiva rede de acessibilidades, bem como a rede de TGV associada. Cada uma das opções seria, depois, avaliada no seu conjunto, ponderando, de forma equilibrada, os aspectos económicos, sociais e ambientais". Dizia ainda eu: "Um prazo de seis meses é perfeitamente razoável, já que a informação necessária está toda disponível".

Gostaria de conhecer a opinião dos membros do painel sobre esta estratégia.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Tem a palavra o Sr. José Sousa Monteiro.

O Sr. **José Sousa Monteiro**: – Muitos parabéns pela iniciativa e muito obrigado pelo convite.

Como cidadão, tenho de dizer o que me trouxe cá. Entrei cá com cara de zangado e saio feliz. E porquê? Sou militante – desde há 15 anos, quando escrevi, pela primeira vez, sobre o assunto – contra a Portela e, mais recentemente, contra a Portela +1. E saio feliz porque, logo no início deste Colóquio, o Sr. Ministro, com as suas responsabilidades, disse que as pessoas que elaboraram o estudo que lhe foi entregue, nos últimos dias da semana passada, arredam as possibilidades Portela e Portela +1. Portanto, isso já me faz feliz.

E porque é que eu vinha com cara de zangado? Há tempos, ouvi o dirigente de uma associação cívica – e orgulha-me esse tipo de associações – dizer na televisão o seguinte: "Vamos reanalisar o impacte ambiental da Portela". Ora, essa pessoa é da Quercus e foi a Quercus que, em 1998/1999, inviabilizou Rio Frio. Então e agora vem considerar a Portela?! Acho isso uma contradição e vinha cá, passe o termo, zangado. Mas saio feliz, porque isso está desarticulado.

E por falar em estar desarticulado, quero dizer o seguinte: a Portela não tem capacidade de articulação intermodal – quanto mais não fosse por falta de espaço para outras coisas, até lhe falta esta. E quanto às outras coisas, o Professor Palma respondeu muito bem, mas faltou-lhe mencionar uma, que são as partículas que respiramos e que nos dão cabo da saúde.

E isto é confrangedor se comparado com o que verifiquei ao longo da minha vida profissional. Fui, com muito orgulho, comandante da TAP, agora estou reformado. Nasci para isso. Porquê? Primeiro, pelo sentimento do civismo e, segundo, porque me permitiu observar muita coisa nos locais para onde ia, sobretudo nos mais evoluídos (e tanto eu como os meus colegas falávamos sobre isso no *cockpit* e fora dele). Em Frankfurt, antes de se fazer uma pista nova, houve que ouvir as populações envolvidas e, de imediato, se organizou uma associação cívica para pesar bem isso, fizeram-se visitas ao local, entrevistas, etc. Em Munique, foi a mesma coisa. Mais recentemente, em Londres, tiveram de dar-se algumas centenas de milhões de contos às pessoas afectadas por uma pequena extensão (e digo pequena comparativamente com o tamanho de Heathrow).

Ora, aqui não se faz nada. Aqui, tínhamos um senhor da Quercus, chamado (e assumo a responsabilidade de dizê-lo) Spínola, que disse na televisão “vamos reanalisar o impacte ambiental sobre a Portela”. Como quem diz: ainda há uma hipótese... Ora, com franqueza!

Mas saio feliz, porque o Sr. Ministro disse-nos que quem fez o estudo e o entregou na semana passada – e estão lá pessoas que já defenderam a Portela, a Portela +1, a Portela com 35 milhões – diz agora que a Portela não pode ser.

Termino deixando uma nota ao Sr. Deputado João Soares, pessoa que estimo, figura pública com interesse, mas que está por fora disto. Então, o senhor diz que Figo Maduro é uma área imensa?! Ó Sr. Deputado, Figo Maduro é uma placazinha, na área do actual aeroporto, onde o senhor apenas consegue

arrumar meia dúzia de aviões, dos grandes! Não é nenhuma pista especial como o senhor pensa (se lho disseram, enganaram-no), não é nenhuma área grande, generosa, onde se possa fazer crescer o aeroporto de Lisboa – tire daí a sua ideia!

O Sr. Deputado **João Soares** (PS): – E quantos hectares são de Figo Maduro à parte pertencente à Câmara? Sabe quantos hectares são?

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Peço-lhes que não entrem em diálogo.

O Sr. **José Sousa Monteiro**: – O Sr. Deputado dá-me licença que termine?

O Sr. Deputado **João Soares** (PS): – A Câmara Municipal de Lisboa tem 3 ha e o aeródromo de trânsito n.º 1 de Figo Maduro tem uma área muito superior a esses 3 ha.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Sr. José Sousa Monteiro, peço-lhe que se dirija à Mesa e não responda directamente às pessoas que o questionaram.

O Sr. **José Sousa Monteiro**: – O Sr. Deputado interrompeu-me...

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso) – Compreendo a sua intenção mas, realmente, peço-lhe que não entre em diálogo.

O Sr. **José Sousa Monteiro**: – Meus caros concidadãos, creio que fui claro na minha exposição e só me resta falar de uma questão que diz respeito a todos: Ota e Rio Frio.

Como aviador, quem me dera uma planície, como é óbvio – disse-o e escrevi-o! Como cidadão, felizmente, tenho uma boa casa na

ter a Portela +1. Aliás, aproveitando o que já existe – a Portela –, esta opção parece ser a que tem um custo mais pequeno. De longe, o mais pequeno! E, provavelmente, também será a opção melhor em termos de benefício.

A primeira pergunta que formulei, dirigida à Dr.^a Paula Alves, é a seguinte: em termos de ordenamento do território, pensando nós que os transportes devem estar interligados – aeroporto, portos, rodovias e ferrovias –, é ou não a melhor solução optar-se por esta Portela +1, e o “+1” localizado na margem sul? Falo de um aeroporto na margem sul que interligue quer os portos de Setúbal e de Sines, quer a futura ligação Lisboa/Madrid, quer as próprias rodovias. Ou seja, em comparação com a solução da Ota, esta é ou não uma melhor opção?

Também queria ser esclarecido em relação à questão que levantou para rejeitar a Portela+1 e que tem a ver com as condicionantes de tráfego. Pergunto-lhe se comparou as condicionantes de tráfego da própria Ota com as condicionantes de tráfego da Portela e, por exemplo, do Montijo.

Por fim, também queria que me explicasse, em relação ao problema do tráfego e aos custos de manutenção, como é que justifica que o Governo, em relação a Faro e Beja, aposte em Beja, que implica custos de manutenção duplicados? Isto é, no relatório apresentado pelo Governo, o aeroporto de Beja vai servir de complemento ao de Faro, e aí não se põe a questão dos custos de manutenção. Pergunto, então, porque é que em relação a Lisboa, que é a capital do país, se põe a questão dos custos de manutenção quando se equaciona a possibilidade da Portela +1?

Queria ainda perguntar ao Eng.^o Paulino Pereira se a sua hipótese (que me pareceu muito interessante) de optar pela Portela +1, reduzindo uma parte da Portela e servindo o “+1” para companhias de *low cost* e de carga, tem a ver com alguns estudos comparativos que fez. Pergunto, designadamente, se analisou o que se passou em Barcelona, em Madrid, em Frankfurt e noutras cidades, onde se manteve-

ram os aeroportos nas cidades e se construíram aeroportos relativamente baratos (para companhias *low cost* e para carga) nas zonas limítrofes. É com base nesses exemplos que está a apostar na hipótese da Portela +1?

Parece evidente que, não destruindo a Portela, esta é, de facto, a solução mais barata. Em termos de benefício, ainda ninguém me conseguiu convencer que o benefício é superior em qualquer outra das hipóteses.

Termino com estas três perguntas, agradecendo mais uma vez o convite que me foi feito.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Tem a palavra o Sr. Professor António Brotas, a quem peço alguma contenção para ver se conseguimos terminar este painel dentro de limites aceitáveis.

O Sr. **Professor António Brotas** (Professor Catedrático Jubilado do Instituto Superior Técnico): – O meu nome é António Brotas, sou Professor Catedrático Jubilado do Instituto Superior Técnico e sou um dos autores do livro *O Erro da Ota*.

Em primeiro lugar, desejo felicitar a Assembleia da República por este encontro. Sublinho o que li hoje no *Diário de Notícias*: "Este Colóquio é um ponto de partida e não de chegada". Obviamente, não vão ser aqui tomadas decisões, mas haverá – já ouvi alguns – contributos notáveis para o esclarecimento do povo português.

Talvez como consequência deste Colóquio ou, pelo menos, a coincidir com ele, o Sr. Ministro Mário Lino trouxe aqui uma informação importante, a de que o Governo resolveu mandar o Laboratório Nacional de Engenharia Civil para estudar e comparar as duas soluções da Ota e de Alcochete, dando-lhe seis meses para fazer este estudo e acrescentando – se bem o entendi – que nestes seis meses o Governo não tomaria nenhuma decisão irreversível.

Sinto-me muito feliz com esta decisão, se é que a entendi bem.

O Sr. Ministro disse que a Portela estará saturada em 2015 ou em 2017 – concordo inteiramente –, mas não disse que a Ota estará esgotada por volta de 2040. É esta a questão de fundo.

Somos um país particularmente privilegiado em matéria de aeronáutica, somos talvez o país da Europa que pode construir num local relativamente próximo da capital um aeroporto com possibilidades de expansão quase ilimitadas.

Tudo leva a crer que isto é possível e compete assim à nossa geração, isto é, a nós, construir um novo aeroporto que possa servir o país durante um século. Não o fazer é atrofiar o nosso país, é criar um gravíssimo e difícil problema para os nossos filhos.

Os povos são inteligentes.

Um aeroporto na Ota é um aeroporto acanhado, sem possibilidades de expansão, com custos de construção gigantescos, com inconvenientes aeronáuticos grandes, com danos ambientais muito elevados, com problemas de ligação às redes rodoviária e ferroviária que ainda não estão resolvidos.

A população deste país já percebeu que um aeroporto na Ota só se poderá justificar se for de todo impossível construir um aeroporto na margem sul. Há um único argumento que deve e merece ser estudado: o argumento da protecção dos aquíferos.

O Eng.º Fonseca Ferreira, Presidente da Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e do Vale do Tejo disse que, por razões ambientais ligadas a esses aquíferos, não podia ser construído um aeroporto na Península de Setúbal; pouco depois, o Ministro acrescentou ou alargou a zona onde não podia ser construído o aeroporto a mais de 100 km do Alentejo.

Estas afirmações foram feitas sem suporte em nenhum estudo. São estes estudos que têm de ser feitos e este país conta com vários especialistas – falando só de pessoas da minha idade –,

como os Professores Diogo Pinto, Eugénio Sequeira, Mendes Victor, António Afonso, catedráticos ou pessoas que, na sua especialidade, são as que conhecem e podem estudar aprofundadamente o assunto.

Peguemos nestas cinco ou seis pessoas e elas saberão, certamente, que há muitos mais especialistas entre os 40 e os 50 anos, talvez até mais novos. São estes especialistas que devem ser convidados para fazer um estudo sério, que pode demorar talvez um ano ou dois – mas isso não atrasa a obra, porque os estudos da Ota estão atrasadíssimos –, que permita, de um modo convincente, a este país saber se pode ou não construir um aeroporto na margem sul.

Um outro argumento é o estudo das aves. Tenho comigo um texto que é uma fotocópia datada de 1999.

Em 1999, a Sr.^a Ministra Elisa Ferreira invocou um estudo feito no âmbito do Instituto de Pesquisas e Experimentação Agropecuária do Sul (IPEAS) sobre as colisões com as aves. Nessa altura, eu era Catedrático do Técnico em exercício e escrevi à Sr.^a Ministra uma carta, com 14 páginas manuscritas, em que lhe disse que esse estudo do IPEAS estava radicalmente errado e pedia-lhe que nomeasse dois peritos da sua confiança para analisarem o estudo inicial e o meu parecer, porque ou o professor do Técnico – eu – era, de facto, um irresponsável ou aquele estudo não valia rigorosamente nada! Todavia, este estudo não foi feito.

Enviei ao Sr. Ministro Mariano Gago...

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Peço-lhe o favor de concluir.

O Sr. **Professor António Brotas**: – Sim, Senhora. Muito obrigado.

Comprometo-me a enviar este estudo à Assembleia da República.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Tem a palavra o Sr. Silvino Sequeira.

O Sr. **Silvino Sequeira** (Presidente da Câmara Municipal de Rio Maior) – Queria, em primeiro lugar, agradecer ao grupo parlamentar que teve a gentileza de convidar autarcas para estarem presentes neste Colóquio, agradecimento esse que se torna mais relevante, porque estamos a dois anos da realização de eleições autárquicas e em plena luta contra o poder local.

Relevo, por isso, o convite que nos fizeram.

Como Presidente da Câmara Municipal de Rio Maior, um concelho situado entre o oeste e o Ribatejo, interpretando o pensamento de muitos autarcas como eu, democraticamente responsáveis pelo nosso território (e constataando com agrado que, sempre que nesta Casa se fala de poder local, são feitos elogios ao mesmo), queria agradecer, em nome dos meus colegas, o facto de aqui estarmos e dizer-vos o seguinte: se nós, no poder local e nas autarquias, estivéssemos 30 anos para decidir, não teríamos o país que hoje temos e em que, tantas vezes, é elogiado o esforço dos autarcas.

Como sabem, hoje em dia, gerir uma autarquia está para além da mera gestão do quotidiano; gerir uma autarquia é, cada vez mais, planear o futuro e os órgãos de soberania têm de decidir o que pretendem para o nosso território.

Para quem tem de planear é muito mau confrontar-se com o facto de que, para o seu território, a verdade de ontem é a mentira de hoje, a verdade de hoje foi a mentira de ontem e, provavelmente, a verdade de amanhã, de estudo em estudo, é a mentira de hoje.

O que nos move não é sermos ou não sermos otários, é o desenvolvimento de todo o país. Se me permitem, por favor, saiam do pântano da indecisão! Temos receio de, de pensar em pensar, se chegar à indecisão final, até porque, é bom

recordar aos órgãos de soberania, há territórios em vários concelhos em que, há mais de 15 anos, o que lá se pode fazer está condicionado. Não se zanguem connosco mas, por favor, decidam, de uma vez por todas.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Tem agora a palavra o Sr. Filipe Durval Ribeiro.

O Sr. **Filipe Durval Ribeiro** (Presidente da Associação de Pilotos Portugueses de Linha Aérea – APPLA): – Muito boa tarde.

Em primeiro lugar, gostaria de fazer duas notas prévias. Estou aqui sentado por mera coincidência e nada me liga ao Partido da Nova Democracia, que muito respeito, aliás como todos os outros.

Em segundo lugar, quero dizer que estou em mangas de camisa, porque cheguei de um voo e o tráfego entre Lisboa e os arredores não me permitiu que fosse a casa a tempo de me trocar e de responder, em termos de traje, mais condignamente, à ilustre Assembleia, que aproveito, desde já, para cumprimentar.

A APPLA é a favor do melhor aeroporto para o país, para Portugal. Nesse sentido, registamos com agrado as palavras do Sr. Ministro quando garante que vai alargar o prazo do estudo por mais seis meses, segundo aquilo que entendi, e vai incluir mais um estudo, neste caso o estudo da carreira de tiro de Alcochete, a famosa *Delta 10*, no conjunto global de estudos. Aí, sim, atendendo ao que já tem sido dito e a todos os estudos que foram feitos, a APPLA entende que estará esgotada a panóplia de estudos em relação aos locais onde poderemos vir a ter um novo aeroporto de Lisboa. No entanto, é importante que nesta Assembleia fique bem claro que, em termos aeronáuticos, qualquer piloto, seja português, americano, chinês, tailandês, etc., não gosta de ter um aeroporto ao pé de formações montanhosas, ao pé de relevo, ao pé de orografia. Esta é uma verdade em qualquer lado do mundo.

Também é verdade que na Ota é de destacar não só os aspectos do terreno, mas também dos ventos que – julgamos que existem estudos meteorológicos que não conhecemos e gostaríamos de conhecê-los –, como foi aqui muito bem dito, normalmente em Portugal, são de quadrante Nor-noroeste, em mais de 60% dos casos, não associados a mau tempo, porque, como se sabe, nesse caso muda para Su-sudoeste. No entanto, a maior parte do tempo sopram desse sector.

Ora, onde há ventos e orografia, há fenómenos que estudam dinâmica ou mecânica de fluidos que provocam turbulência, vorticidade, etc. e que têm consequências a jusante desta mesma orografia.

Não querendo entrar por aqui, obviamente também sabemos, pelo que já foi dito, que a Ota, em termos de visibilidade, tem limitações muito grandes que passam inclusivamente a ter apenas a possibilidade de utilização de uma pista e de limitar em termos de categorias de visibilidade, ou seja, de vir a mínimos mais baixos quando a situação no aeródromo é de baixa visibilidade. A impossibilidade de expansão é outra preocupação aeronáutica. Nós estamos, neste momento, e já lá irei, com um problema que se vai agudizar nos próximos quatro anos em relação à saturação do aeroporto da Portela. Sendo assim, o tempo de construção para nós faz também todo o sentido.

Em termos de colisão com aves, devo dizer que, nos três continentes onde voei, já tive o azar, não grave, de colidir com aves. Todas as zonas aqui referidas em termos de possibilidades do novo aeroporto de Lisboa são atravessadas por rotas migratórias. Portanto, vamos ter de conviver com as aves e eu não vejo que a situação se agrave mais a norte ou a sul.

Em relação à Ota, as estatísticas apresentam colisões com aves mais baixas, porque, e sublinho o que vou dizer, na Ota, a operação, desde há muitos anos para cá, é uma operação muito reduzida e com aeronaves muito lentas, o que não tem nada a ver com operações com aeronaves mais rápidas e muito mais intensas. Portanto, essas estatísticas

resultam da Força Aérea Portuguesa e podem adulterar os dados finais.

Por último, gostaria de voltar a fazer um alerta. Lisboa já está em sobrepressão nos picos de Verão e de férias. Todos nós já sentimos isso. Neste momento, a limitação, tanto quanto sei – está aqui o Sr. Presidente da ANA que saberá melhor que eu –, é uma limitação que tem a ver com a aerogare. Porém, mais tarde vamos ter limitações de movimentos por hora e de estacionamento. Precisamos, pois, de resolver este problema, porque daqui a quatro anos, a partir de 2011, estaremos em sobrepressão em Lisboa.

Ora, isto significa a possibilidade – e refiro possibilidade, porque temos sempre muito cuidado na palavra segurança, que nos é muito cara – de haver falhas que contribuam para aquilo que chamamos a cadeia do acidente.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Tem a palavra a Sr.^a Deputada Isabel Jorge.

A Sr.^a Deputada **Isabel Jorge** (PS): – Queria aproveitar para saudar os participantes neste painel e todos os presentes.

O debate que estamos aqui a ter hoje, por mera curiosidade, não é novo. Há pouco tempo tive acesso às actas do Aeroporto da Portela e, em 1927, já se discutia se o aeroporto seria na Portela ou no Campo Grande. Passados vários anos, acabou por ser construído, em 1942, mas havia argumentos a favor e contra as duas opções. Certamente, esses argumentos, hoje em dia, dão-nos alguma vontade de rir e até têm muito humor. Efectivamente, a história repete-se. Não é nada de grave, é apenas o percurso normal de uma opção que tem de ser feita. A questão que queria colocar ao Professor Paulino Pereira prende-se com o facto de, num dos itens desenvolvidos contra

a instalação da Ota, referir-se a interesses escondidos e também a grupos de interesses que dominam os partidos.

Gostaria que o Sr. Professor esclarecesse cabalmente estas afirmações, tanto mais que estamos nesta Casa, pois penso que, para bem da verdade, da dignidade e da seriedade do debate, é fundamental que nos preste esse esclarecimento. Muito obrigada.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Para terminar, dou a palavra ao Sr. Deputado Fernando Jesus.

O Sr. Deputado **Fernando Jesus** (PS): – Antes de mais, gostaria de cumprimentar a mesa e todos os convidados que hoje aqui nos trouxeram intervenções, pois, como Deputado desta Casa, creio que o debate que hoje aqui estamos a travar é um contributo muito interessante para o esclarecimento que todos desejamos sobre esta importante matéria.

Como dizia a minha colega, que me antecedeu, o debate já vem de longe. Em 1999, também integrei uma comissão parlamentar que acompanhou a decisão sobre a localização do aeroporto na Ota ou em Rio Frio, e onde, por razões ambientais, foi escolhida a Ota. Naquela época, travou-se um debate amplo, muito intenso, aliás, sendo que a própria comissão de acompanhamento fez audições muito significativas, tendo ouvido todas as entidades que solicitaram ser ouvidas assim como tomou a iniciativa de convidar muitas outras entidades para se pronunciarem.

Não queria deixar de fazer umas perguntas ao Sr. General José Lopes e ao Professor Paulino Pereira.

Apesar de o Sr. General há pouco ter dito que já na época manifestou a sua opinião, não obstante eu estar atento a essa questão, não tenho qualquer registo quer do Professor Paulino Pereira quer do Sr. General relativamente a essa matéria. Ou seja, não me recordo que tenham, na altura, feito ouvir as suas

vozes, o que, aliás, seria um contributo decisivo. Já não digo na altura, mas ao longo destes 18 anos que levou a decisão confesso que também não os ouvi.

De resto, quero registar que segui com interesse e atenção e até apreciei as intervenções que hoje aqui foram feitas. Portanto, estou à vontade, porque gostei imenso dos contributos que hoje nos trouxeram.

A questão que coloco é a seguinte: porquê este silêncio durante 18 anos? Esta pergunta não é só para os senhores, é para todos os convidados, na medida em que durante estes 18 anos o que se passou foi, praticamente, uma acalmia de posições. Eis se não quando, nos últimos meses, surgiu um frenesim de posições e antidecisões que o Governo, em coerência com as decisões anteriormente tomadas, está a levar a cabo.

Também registo que já aqui várias pessoas se congratularam com a posição do Sr. Ministro, que deu mais seis meses para apreciar um novo estudo que apareceu, recentemente, feito pelos empresários da CIP. Isso só demonstra que, de facto, o Governo, afinal, não está obcecado, como alguns teimam em dizer, com solução alguma; está aberto a todos os contributos, como sabem. Está hoje aqui a prova disso, uma vez que, face a um estudo que lhe foi apresentado, há que aprofundar o estudo em comparação com outros e é isso que vai ser feito.

Ora, a pergunta está feita ao Sr. Professor Paulino Pereira e ao Sr. General mas, para a Dr.ª Paula Alves, eu queria deixar aqui uma pergunta que já foi feita também pelo Sr. ex-Deputado Manuel Monteiro.

Eu também queria saber que decisões foram tomadas, nos últimos três anos, e em que investimento é que isso resultou, porque, na verdade, em coerência e em conformidade com a decisão de 1999, o anterior Governo, composto pelo PSD/CDS, parece que também não pôs em causa este estudo.

Já agora, gostaríamos de saber até que ponto esses governos deram continuidade e em que estudos e quanto é que isso custou. O país precisa de saber cabalmente essa informação.

Muito obrigado.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Vamos, agora, passar à fase das respostas.

Seguindo a ordem das intervenções, começo por dar a palavra à Sr.^a Dr.^a Paula Alves, a quem agradeço que seja o mais breve possível.

A Sr.^a **Dr.^a Paula Alves** (representante na NAER): – Tentarei também ter a oportunidade de, ao mesmo tempo que respondo, poder tecer alguns comentários a alguns aspectos que foram contidos na intervenção do Sr. General José Lopes e do Sr. Professor Paulino Pereira.

Começo por responder a uma questão, colocada por mais do que um dos intervenientes no debate, e que tem a ver com o esgotamento da Ota. Eu não conheço estudo algum sobre qualquer outra localização que não sejam os estudos que a NAER tem desenvolvido e que se referem à Ota e que antes se referiram a Rio Frio e à Ota. Não conheço nenhum outro e quanto a este, de que hoje foi falado, também ainda não conheço.

De qualquer forma, sobre a questão da capacidade da Ota, gostaria de esclarecer que os dados conhecidos (e talvez daí a confusão), que foram apresentados em Novembro de 2005, tinham um horizonte de análise de 30 anos e, com esse horizonte de análise, tinham, de facto, previsto uma procura que se situava nos 32 a 33 milhões de passageiros.

Esse número, curiosamente, é constantemente focado. E eu gostaria de, desde logo, conceptualmente, separar o que é procura de um aeroporto do que é capacidade de um aeroporto, porque são coisas verdadeiramente diferentes.

Posso ter um aeroporto – e tenho, hoje, o do Porto, por exemplo – preparado para seis milhões de passageiros e tem três milhões, e eu tenho capacidade sobran­te. Na altura, para um horizonte de 30 anos, a procura de passageiros para o aeroporto era de 32 milhões. Gostaria de esclarecer que os estudos foram alargados até 2050 e hoje a procura nesse horizonte ultrapassa os 42 milhões de passageiros. O aeroporto não está congestionado, segundo os estudos técnicos de que dispomos, e para essa procura a capacidade de processamento está avaliada em 50 milhões de passageiros, e estamos num horizonte de 2050. Julgo que é útil esclarecer isto, porque, por várias vezes, a dúvida foi colocada e isso também foi dito na intervenção do Sr. Professor Paulino Pereira e não é verdade.

Como também, em decorrência de tudo isto, são diferentes o número de posições aeroportuárias e o facto do A380 não poder operar na Ota. Claro que pode operar na Ota, tudo está previsto para isso.

Uma outra questão que aqui foi colocada, e que eu articularia com a rede de transportes, tem a ver com o facto de se dizer que a Ota é uma solução deslocada da população. Eu diria que a Ota é o contrário disso, sobretudo se compararmos com as localizações alternativas de que se fala na margem sul.

Inquéritos recolhidos junto dos passageiros que hoje utilizam o Aeroporto da Portela demonstram que 88% desses passageiros residem na área norte da Área Metropolitana de Lisboa e isto significa que o aeroporto da Ota fica mais próximo das populações e não mais longe das populações. Julgo que este é um factor que também deve ser considerado em qualquer ponderação e que, sobretudo, é contrário àquilo que aqui foi afirmado. Quando comparo a Ota com outra localização da margem sul, tendo por base inquéritos hoje feitos aos passageiros do aeroporto, a situação é a inversa.

Respondo às questões que o Sr. Dr. Manuel Monteiro me colocou directamente, dizendo o seguinte: o que eu disse foi que a Ota era a opção que ficou retida a norte do Tejo. Ela apareceu, em 1982, quando foi estudada e permaneceu sempre em comparação com a opção retida na margem norte do Tejo e foram ficando sempre retidas na margem sul e a que resistiu mais foi Rio Frio, razão pela qual, em 1997, foi Ota e Rio Frio que foram comparadas, uma a norte e outra a sul.

A outra questão que me colocou foi se, no tempo dos Governos do PSD/CDS-PP, tinha havido, de facto, apoio comunitário para a realização de estudos. Houve, sim! A NAER, desde 1997, tem tido o apoio da Linha B5-700 para comparticipação na realização de estudos. O projecto, como já aqui foi dito pelo Sr. Ministro, foi inserido como projecto prioritário e a NAER tem recebido para todos os estudos que se fizeram, incluindo aqueles que foram feitos nesse período, a comparticipação comunitária para essa realização. O Plano Plurianual fechou em 2006 e está em negociação o novo Plano para 2007-2013.

O Sr. Deputado Fernando Jesus pergunta-me que estudos foram feitos naquele período. Na altura, o Governo, mantendo a decisão do aeroporto na Ota, e é importante que se sublinhe isso, referiu que poderia o horizonte de concretização do projecto ser dilatado – e é interessante hoje verificarmos que o argumento, na altura, era que o aeroporto só seria preciso em 2015 –, por isso, havia tempo para decidir. Nessa altura, os estudos continuaram e continuaram a fazer-se aqueles que a comissão de avaliação de impacte ambiental, nas suas conclusões, recomendou que fossem feitos como adicional aos EPIA. E foi feito o estudo do ruído, o estudo da qualidade do ar e foi aprofundada a geotecnia. Portanto, todos os estudos e todas as recomendações que nos foram dadas pela comissão de avaliação de impacte ambiental se desenvolveram nesse período.

Sr. Deputado Fernando Jesus, eu não sei de cor o valor correcto de todos esses trabalhos, mas foram uns milhões de euros.

Pergunta-me, depois, também o Sr. Dr. Manuel Monteiro se já está concluído o estudo de impacte ambiental da Ota. O estudo de impacte ambiental não está concluído, está em curso. Depois perguntou como é que se podia concluir uma coisa e outra. Eu aproveito para distinguir duas coisas: uma coisa foi a análise de impacte ambiental que foi feita para efeito de validação ou não da localização, e esse foi feito e teve um desfecho, teve um resultado; outra coisa é o que neste momento se está a fazer, que é o estudo de impacte ambiental do projecto para aquele local. Portanto, o estudo que neste momento está em curso e que, naturalmente, é necessário é o estudo que está a avaliar o impacte ambiental daquele projecto para aquele local. Os EPIA foram os estudos de impacte ambiental que definiram a escolha e a localização. Portanto, tiveram, de facto, conceitos e contextos diferentes. Pergunta-me o Sr. Dr. José Sá Fernandes porque não a Portela +1 em relação à margem sul e porque é que a Ota é melhor? Em relação à solução Portela +1, eu identifiquei alguns condicionamentos que ela tem. E porque focalizou a questão do "+1" no tráfego *low cost*, quero dizer-lhe o seguinte: a Portela, em 2006, e após alguns anos de crescimento do tráfego *low cost*, teve 11% de tráfego em companhias de *low cost*. Esta é uma realidade absolutamente distinta da do Aeroporto de Faro, porque este tem, de facto, quase 60% de tráfego *low cost*, porque os aeroportos têm *catchment areas* diferentes e têm perfis e segmentos de tráfego diferentes. Em Lisboa o tráfego de companhias de *low cost* tem, de facto, um peso menor do que em Faro.

Ora, isto significa que, em valores de 2006, o tráfego *low cost* – e não seria todo, já irei dizer porquê – representaria 1,3 ou 1,4 milhões de passageiros.

Estes são os dados reais de 2006.

Mas acontece – e é assim que as coisas evoluem – que o tráfego de *low cost*, que começou por ser um tráfego ponto a ponto, substituindo muito do que era antigamente o tráfego *charter*, está hoje em mudança de perfil e assume características cada vez mais

idênticas ao outro tráfego, o que quer dizer que as companhias aéreas transportam passageiros não só de um ponto ao outro, mas fazem também transferências.

Portanto, não seria adequado pôr a totalidade do tráfego *low cost* num aeroporto, que, mesmo que não fosse muito distante, seria a umas dezenas de quilómetros do Aeroporto da Portela, porque o tráfego de transferência, como é natural, não poderia deixar de tomar voos para a Portela.

A questão que se coloca é que valor de tráfego é que eu retiraria da Portela e se isso era suficiente ou não para ter a Portela viável por mais bons anos. Provavelmente seria pouco, e, segundo os dados que temos, não era assim tanto. Mesmo que eu duplique ou triplique o valor de 2006, estou a falar da ordem dos três ou quatro milhões de passageiros. Ora, isto significa adiar a vida útil na Portela por três ou quatro anos. Nunca seria uma solução de futuro, porque, na verdade, a Portela cresce a um ritmo de cerca de um milhão ou de mais de um milhão por ano.

A outra questão é a sustentabilidade, que, em termos daquilo que é característico das companhias de *low cost*, significa terem taxas aeroportuárias baixas. Qualquer aeroporto secundário teria de ter, naturalmente, duplicação de equipamentos, dotação de bombeiros e de pessoal ligado à segurança, o que não é despiciendo, porque os equipamentos ligados à segurança são bastante caros e nunca se poderá abdicar deles. Não seria, por isso, fácil garantir a sustentabilidade desse aeroporto secundário com nível de tráfego muito baixo, com taxas aeroportuárias também muito baixas, como é desejável.

Em muitos países do mundo, houve a opção de fazer um segundo aeroporto, mas, na verdade, essa opção de dividir por mais do que um aeroporto foi tomada quando o volume de tráfego se aproximava dos 40 a 50 milhões de passageiros. Hoje há várias cidades que têm mais do que um aeroporto, só que nós não temos tráfego comparável ao de

Heathrow, de Nova Iorque ou de Paris. Ainda não temos, mas, se calhar, daqui a muitas décadas poderemos vir a ter.

A Ota em contraposição com a margem sul – e aproveito para responder também sobre o sistema de transportes – permite ter uma integração da rede de transportes. A Ota terá a rede de alta velocidade, que liga o aeroporto, no eixo Lisboa-Porto, directamente com a estação no aeroporto, e é também por essa linha – o Sr. General dizia que, na margem sul, o *shuttle* poderia ir pela linha da alta velocidade – que está previsto o *shuttle* da alta velocidade, tem ligação à linha do norte e tem ligação à rede de estradas, que, entretanto, também tem novas soluções para ajudar a melhorar as acessibilidades.

Eu, sinceramente, não vejo razão para achar preferível um aeroporto que tenha ligação à linha de alta velocidade de Madrid em detrimento de ter ligação à linha de alta velocidade do Porto, porque, na verdade, a grande maioria dos passageiros vêm, de facto, do eixo litoral de Portugal, que é o eixo Porto-Lisboa. Isto é uma realidade.

Portanto, a Ota terá ligação à alta velocidade, com um *shuttle* que colocará rapidamente as pessoas em Lisboa e não vejo que seja preferível ter ligação a Madrid.

Penso que respondi às perguntas específicas que me fizeram.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Tem, agora, a palavra o Sr. General José Lopes. Peço-lhe que seja breve, dado o adiantado da hora.

O Sr. **General José Lopes** (Engenheiro de Aeródromos da Direcção-Geral de Infra-estruturas do Ministério da Defesa Nacional): – Fizem-me uma pergunta objectiva e há uma série de outras a que penso que poderei responder.

A pergunta objectiva que me fizeram foi porque é que eu não disse nada conhecendo o assunto. Ora bem, eu sou militar e estou no activo e, portanto, não me compete vir

para as televisões, para os jornais, etc, falar destas coisas. Agora, eu disse a todas as chefias militares. Portanto, todos os chefes militares, concretamente o da Força Aérea, conhecem perfeitamente, desde 1999, a minha posição.

Em 2001, fui para o Ministério da Defesa Nacional para tratar deste assunto, ou seja, para, rapidamente e em força, a Força Aérea tirar o que estava na Ota para ir para outro local. Nessa altura, tive uma conversa sobre este assunto com o Sr. Ministro Castro Caldas, de quem dependia directamente, a quem expus a minha opinião, que é coincidente com a que tenho agora.

Portanto, todas as chefias do Ministério da Defesa Nacional conhecem a minha posição, inclusivamente o actual Ministro dos Negócios Estrangeiros, na altura Ministro da Defesa, com quem tive também uma conversa e a quem expus a minha posição e que, por sua vez, me aconselhou a ir falar com o actual Ministro das Obras Públicas, com quem falei e a quem também expus a minha posição.

Antes disso, nesse contexto, falei com o Sr. Presidente da ANA e da NAER aqui presente, Eng.º Rodrigues.

Vim a esta Casa propositadamente (não sei precisar quando) para falar neste assunto com a Sr.ª Dr.ª Manuela Ferreira Leite, de quem sou amigo. Foi ela que me mostrou pela primeira vez esta sala e, portanto, expus-lhe também a minha opinião e fiz-lhe um *briefing* semelhante ao que fiz hoje aqui. Portanto, a minha atitude não pode ser ir para a comunicação social e dizer... Hoje é diferente, estou a falar como engenheiro e não a representar o Ministério da Defesa.

Não sei se respondi cabalmente à pergunta. Posso ainda dizer que muitos engenheiros, inclusive o bastonário da Ordem dos Engenheiros, conhecem a minha posição de há muito tempo. Posso referir outras questões. O Sr. Professor Palma disse que era muito difícil vir para Lisboa agora, é um facto. Mas, de acordo com o meu diapositivo, a gestão integrada das infra-

-estruturas pressupõe fazer uma nova ligação em Algés, fazer o atravessamento do rio em Algés. Para quê? Para fechar a CRIL. Para ela ficar totalmente fechada e dar a volta até Coima. Portanto, passa por Algés, Ponte Vasco da Gama até Coima, onde já existe, ficando ligada pelo sul (até já o está) para se fechar o anel.

É impossível termos uma boa circulação de tráfego em Lisboa (refiro-me ao tráfego rodoviário) sem essa ligação estar feita. Quando ela estiver feita, independentemente do novo aeroporto, é possível que o Sr. Dr. não gaste uma ou duas horas e passe a gastar muito menos.

Relativamente à distância a Lisboa, proponho esta distância que vêem no diapositivo. Mas, atenção, como eu disse, a orientação e a localização exactas são susceptíveis de algum melhoramento face às circunstâncias que referi.

A distância a Lisboa é mais pequena do que à Ota, sem sombra de dúvidas. Estamos a falar de uma diferença pequena, por isso não referi. Mas, atenção, a ligação desta localização ao norte do país poder-se-á fazer pelo IC13, que já existe, pela ligação a Tomar, que também já existe. Pode-se passar do IP9, que está a ser construído agora, para Fátima e daí para o norte do país, mas antes disso podemos passar em Santarém, em Alverca, na Ponte Vasco da Gama, na ponte antiga e também, como referi, na futura.

A rede ferroviária, constante do diapositivo, é a que está desenhada neste momento; liga Porto, Ota e Lisboa. Depois, liga Évora e Faro.

Isto quer dizer que uma pessoa que vá passar férias ao Algarve tem de vir do Porto, entrar em Lisboa, ir a Évora e ir para Faro.

Um passageiro que, por qualquer motivo tenha como aeroporto alternativo um dos outros, se for de Faro para Lisboa, tem de ir a Évora e depois tem de voltar para Lisboa.

A solução que proponho é esta: no centro convergem duas linhas, a de Alta Velocidade, ou TGV, como queiram chamar,

para Madrid, que inclui o *shuttle*, é feita a alta velocidade. Isto quer dizer que se, por exemplo, o *shuttle* for de 20 em 20 minutos e se a ligação Porto/Lisboa e Lisboa/Faro for feita num intervalo de 20, 10 e mais 10 minutos, a ligação Lisboa/Porto é feita de uma maneira absolutamente directa, mais rápida do que vindo por este lado, por uma razão simples: é que aqui têm de se fazer túneis, que, além de serem muito caros, implicam uma redução na velocidade. É como um êmbolo, quando se mete um comboio de alta velocidade num túnel, ele tem necessariamente de reduzir a velocidade. Portanto, por aqui, de acordo com a minha solução, a ligação Porto/Lisboa é mais rápida do que a que está apresentada. Portanto, a vermelho está a solução que está desenhada e esta é a que eu proponho. Portanto, a solução que implica as ligações Porto/Lisboa vindo pela margem sul pode não ser mais curta, mas é, de certeza, mais rápida. A ligação entre Lisboa e Faro, como vêem, também é muito mais rápida, porque, de acordo com a outra proposta, a pessoa tem de ir a Évora para ir a Faro. A questão que se põe aqui é a integração disto tudo. Jogando com a rede rodoviária, com a rede ferroviária e com a rede marítima, com os portos, o aeroporto colocado neste sítio é integrante disto tudo. Ou seja, temos de jogar com a equipa completa, em que o avançado central tem de estar em óptimas condições, tem de ser excelente e tem de jogar com os laterais, com o do Porto e com o de Lisboa, e não podemos andar às voltinhas em torno da Ota.

O Sr. **Professor José Manuel Palma:** (Professor Auxiliar da Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação) – Há uma questão que me perturba neste debate. Todos nós que estamos aqui, independentemente das nossas especialidades, temos soluções integradas globais para o país. Quando expressamos a nossa própria opinião, sobre o aeroporto, e outras matérias, por exemplo, sobre transporte, há aspectos em que concordo com o

Professor Paulino e outros em que não concordo nada e vice-versa.

O que é que isto quer dizer? Estamos a esquecer o que disse, que era o facto de qualquer debate destes, qualquer avaliação de uma ponderação de um determinado factor, ser aberto a muitas discussões. Portanto, uma pessoa estar a apresentar a solução integrada de tudo é manifestamente insuficiente. Mas, podem crer que também era capaz e o fazer e não o faço até por respeito para com VV. Ex.^{as}.

Gostaria de responder directamente ao Dr. João Soares. Fiquei um pouco entristecido com este debate, porque, ao contrário do que diz o Sr. Comandante Sousa Monteiro, ainda não estamos com Portela +1, etc. Porquê? Espantou-me que as pessoas com responsabilidades em Lisboa tenham passado completamente ao lado de uma questão fundamental, que é a do ruído.

Aqui está o mapa previsto do carta de ruído da Ota. Não se compara o número e a intensidade de pessoas afectadas por ruído na Ota com aquelas que o estão a ser em Lisboa. O Sr. Deputado considera que, neste caso, estou a ter uma visão enviesada em relação à Ota, mas não estou. Com Rio Frio é a mesma coisa. Por isso, é que fiz logo no início a comparação de Rio Frio com a Ota e dei números diferentes no final.

Se pusermos a margem sul, já muda tudo outra vez, porque as orientações são diferentes, porque há pessoas mais num lado ou mais noutro se vamos pôr ao pé de Alcochete, do Montijo ou do Poceirão. Portanto, cada localização terá de ser vista e estimada.

Gostava de chamar a atenção para outro aspecto, com o qual estou completamente em desacordo com algumas das soluções de transportes que foram apresentadas pelos meus colegas, nomeadamente com esta solução de fazermos a ligação em *t* com o TGV que vinha de Lisboa/Porto, que entrava por aqui. Reparem que esta ligação do TGV indo pela parte sul, e não,

como dizia o Sr. Eng.º Pompeu, pela parte norte, implicava várias coisas: um tempo de curso maior, construir cerca de 59 km a mais, com uma manutenção muito maior.

É impossível, as estimativas da RAF demonstram que esta solução, fazendo uma ligação na margem sul, custava nada mais nada menos do que 600 milhões de euros a mais ao país.

Sr. Engenheiro, a sua opinião é muito responsável e respeitável, mas faça, por favor, o obséquo de considerar que existem muitos outros estudos que demonstram e que contabilizam de maneira diferente do Sr. Engenheiro. As questões não são assim tão simples.

Portanto, por último, gostava de acentuar, primeiro, que a Portela tem de sair daqui; segundo, que não vai haver consenso, mesmo entre os especialistas, para uma ponderação de qualquer factor. É importante todos terem consciência desta questão.

Caso se começar a discutir transportes, depois também estou cá. Caso se discuta matéria de ordenamento, também quero discutir.

Dei algumas ponderações e disse-vos que são discutíveis. Eu e o Paulino, que somos amigos, temos coisas com as quais concordamos e outras com as quais não concordamos.

Portanto, é necessário dizer que há maneiras de encontrar consenso, mas o consenso final é sempre impossível.

Para terminar, devo dizer que Alcochete é uma mistificação, por uma razão muito simples: se olharem para o mapa da Rede Natura, verificarão que contorna o campo de tiro de Alcochete. E porquê? Porque passamos daqui e esta árvore é menos sensível do que a da dali? Passa por, de facto, uma propriedade do Estado, com uma servidão do Estado, e é evidente que não só em Portugal como noutros países houve cuidado em classificar a Rede Natura que não é em propriedades do Estado e com servidão do Estado! É evidente que, se não se tratasse do campo de tiro de Alcochete, parte teria sido classificado em Rede Natura.

Não quero avançar com argumentos sobre transportes porque o Sr. Professor Manuel Porto, à tarde, vai falar sobre o assunto. Mas gostaria de dizer que temos de ter a humildade, também como técnicos, de não sermos tecnocratas e de não virmos aqui “cantar de galo” como se tivéssemos as soluções todas para o país todo.

A Sr.^a **Moderadora** (Deputada Irene Veloso): – Tem a palavra o Sr. Professor Paulino Pereira.

O Sr. **Professor Joaquim Jorge da Costa Paulino Pereira** (Professor Associado do Departamento de Engenharia e Arquitectura do Instituto Superior Técnico) : – Sr.^a Presidente, já há aqui algumas intervenções sobre as quais me parece ser útil dar alguns esclarecimentos.

Foi-me perguntado como tinha começado este meu interesse pela Ota. Devo dizer que estou envolvido em projectos de infra-estruturas há muito tempo. A Ota tinha-me suscitado alguma dúvida.

Quando surgiu o projecto da Ota, porque tenho um relacionamento muito chegado com duas pessoas que, aliás, são os “pais” da Ota, o Eng.º Oliveira Martins, que foi Ministro das Obras Públicas, e o Eng.º João Cravinho, que também foi Ministro das Obras Públicas, um do PSD e outro do PS, e porque tínhamos esses serões de transportes e logísticas (o que temos agora não é desta maneira, é de outra), de que também fazia parte o Professor Nunes da Silva, a certa altura tínhamos sistematicamente a seguinte questão, que até tinha surgido por causa da alta velocidade ferroviária, a que as pessoas chamam mal, em minha opinião, TGV (mas isso não tem nada que ver com os presentes). Mas, então, agora vamos pela Ota, que não está servida por uma alta velocidade ferroviária de forma decente?

E nesse diálogo que se estabeleceu, muito amistoso, porque tenho muito respeito e muita consideração por qualquer das

duas pessoas que referi, perguntei-lhes: estariam na disponibilidade de fazermos um debate sobre a Ota? E estes debates começaram em Maio do ano passado.

E mais do que isso: a certa altura, os meus colegas (está aqui presente o Professor Brotas) perguntaram-me "Então, tu vais organizar um debate sobre a Ota e nós não estamos presentes, sendo que somos uma quantidade de pessoas que temos estado a pronunciar-nos sobre isto?"

Assim, organizei no ano passado três debates, um deles só para professores do Instituto Superior Técnico, em que estiveram presentes o Professor Costa Lobo, que manifestou interesse em lá estar, o Professor Brotas, o Professor Viegas, que tinha estado a defender algumas soluções (hoje defendeu mais uma solução), e eu próprio, que também dei a minha colaboração. Portanto, essa foi a primeira sessão, foi o pontapé de saída nesta questão toda da Ota. Aconteceu em 2006 e teve, depois, publicação na revista FER XXI. Assumo a honra de ser Vice-Presidente da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário (ADFER) e, portanto, consegui essa publicação.

Esta é a minha primeira resposta. Portanto, a minha questão não surgiu antes, porque não sou nem político nem quero ser, pura e simplesmente surgiu de uma forma técnica.

Em segundo lugar, para responder ao Sr. Deputado Jorge Fão, se V. Ex.^a vai por uma estrada e eu sei que ao fundo tem um buraco, é minha obrigação moral e pessoal dizer "Olhe que lá ao fundo tem um buraco!" É só isto o que estou a fazer, mais nada do que isso. Portanto, mesmo que tivesse havido consenso partidário da extrema-esquerda à extrema-direita numa Câmara, isto não quer dizer que, se não houver argumentos técnicos, as coisas não possam ser revistas e reequacionadas, se não andam a caminhar para o buraco, para o desfiladeiro.

E coloquei de uma forma muito clara a minha questão quando disse que havia muitas opções na margem sul, assim haja a

vontade política de as fazer. Não sou político! Quem é político são os generais, que não o nosso Eng.º General Lopes!

Quem são os políticos são os senhores! Os senhores é que são os generais! Ora, se um general vai levar um exército por um desfiladeiro e vai cair perante os inimigos e ser completamente destroçado, é obrigação dos técnicos dizer “Não vão por aí”. É claro que se os senhores quiserem ir vão, mas sujeitam-se às consequências e sujeitam o país e o exército a essas mesmas circunstâncias.

Gosto de História e há muitos anos que aprendi que, se há vários partidos numa Assembleia, é porque há vários interesses representados, em primeiro lugar. Ou seja, geralmente – pode não ser o caso –, os interesses das classes mais desfavorecidas estão na esquerda e na extrema-esquerda, os interesses das classes mais favorecidas estão na direita e na extrema-direita. É assim que, ao fim e ao cabo, está organizado o país.

O que acontece é que, relativamente a esta matéria, houve uma grande alteração desde esses primeiros tempos da Revolução Francesa, em que havia a Convenção e a Montanha. Portanto, a partir de certa altura, começaram a estar dentro dos vários partidos grupos de interesses, e é normal que estejam. As pessoas querem ver defendidos os seus interesses e vão para um partido, seja o partido *a*, o partido *b* ou o partido *c*.

Os americanos tiveram um problema grave com isso, porque tinham aquilo a que chamamos, em Portugal, os grupos de pressão e, nos Estados Unidos, os *lobbies*.

Gostaria que me esclarecessem, se um dia me quiserem dizer – não aqui em público, como é evidente –, porque eu gostaria de saber, quem são os grupos de pressão que estão por detrás destas coisas todas. Sou com certeza a pessoa que mais interessada estará em ouvir essas questões todas. Também sei algumas coisas que me vão contando mas, como é evidente, não sei nada disso.

Por outro lado, a Sr.^a Deputada Isabel Jorge falou do Aeroporto da Portela. É um bom exemplo. O Aeroporto da Portela andou a engonhar de um lado para o outro até que houve uma pessoa, com cabeça, tronco e membros, que sabia o que queria e que, pura e simplesmente, fez o aeroporto em quatro anos. Essa pessoa chama-se Duarte Pacheco. Foi para a Câmara Municipal de Lisboa em 1938 e, em 1942, estava feito o aeroporto. Digo isto só para dar um esclarecimento.

Relativamente às várias questões referidas, quero só apresentar alguns mapas e focar alguns aspectos de uma forma muito breve.

Em primeiro lugar, vou falar da questão dos aeroportos nos centros da cidade, que parece-me ser um aspecto que preocupa muita gente, inclusivamente o meu bom amigo Professor José Manuel Palma.

Para começar, devo dizer que, se o aeroporto já existe, o facto de o mesmo continuar em Lisboa tem um impacte, em termos ambientais, nulo, não há aumento de impacte ambiental. Como os aviões cada vez são melhores, o impacte ambiental até é negativo. E estou apenas a lidar com as questões de uma forma clara.

Passo a mostrar duas imagens, de duas cidades (claro está que não têm a dimensão de Lisboa). A primeira é de Paris, onde podemos ver o primeiro aeroporto feito, Le Bourget, o segundo aeroporto, de pompa e de circunstância, do tempo de Gaulle, Orly, e o terceiro aeroporto, Charles de Gaulle. Não há nenhuma cidade que tenha fechado aeroportos. Não sei porque havíamos de fechar o nosso aeroporto, que é uma valência aeronáutica que temos. Portanto, quanto a isto concordo perfeitamente com o Sr. Deputado João Soares.

A segunda cidade é Xangai. Xangai é um mundo! O aeroporto que agora existe está a 30 ou 40 km da cidade, fazendo-se em 5 minutos a ida do aeroporto ao centro da cidade, porque há, não alta velocidade (nós ainda andamos a discutir a alta velocidade) mas, sim, levitação magnética. Em 5 minutos faz-se o

percurso de Cascais a Lisboa. Isto é só para que as pessoas saibam. Às vezes somos um bocado provincianos e é conveniente despoletar estas questões de uma forma muito clara.

Há um outro aspecto que também é importante. Nova Iorque, que é Nova Iorque, tinha um aeroporto chamado La Guardia, que até estava numa zona sensível. Manteve-o, utiliza-o para viagens de negócios, para *jets* executivos, e para linhas regulares entre algumas zonas dos Estados Unidos.

Mas há cidades que embora tivessem aeroportos próximos do centro da cidade, pura e simplesmente, ainda não tinham sequer o aeroporto no interior da cidade.

Londres fez um aeroporto no centro da cidade, em plenas docas. Portanto, não venham dizer que não existem aeroportos no centro da cidade! Existem aeroportos nos centros das cidades, porque servem melhor as populações; simplesmente estes aeroportos têm de ter taxas muito mais caras. Ou seja, para o aeroporto ser competitivo, temos de ter taxas muito elevadas no centro da cidade e fora da cidade taxas baratas para atrair o mercado.

Relativamente a outras questões referidas, gostaria de focar alguns pontos que se prendem com o estudo do Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa (GNAL) de 1972. Ao fim e ao cabo, vale a pena olhar para ele de uma forma muito clara, pois os estudos são muitíssimo mais desenvolvidos do que aquilo que as pessoas possam pensar.

Várias alternativas foram pensadas. Temos as alternativas Rio Frio (não é só uma), e quando se fala em Rio Frio, Poceirão ou Faias são três alternativas que estão a ser estudadas. Porque estas pessoas, em 1972, pensavam de

outra maneira e queriam, ao fim e ao cabo, ter um aeroporto em Lisboa, na Portela, que tinha 12 milhões de passageiros, a mesma capacidade que temos actualmente, e, depois, ter um aeroporto intercontinental e o aeroporto do nosso império, do império colonial, precisamente com 100 milhões de passageiros, que estava previsto para Rio Frio.

Ora, acontece que previram para esse aeroporto não os 1 800 ha que estão na Ota ou até nas versões agora apresentadas de Rio Frio e de Alcochete, mas, sim, 4 000 a 5 000 ha. E volto a dizer que foi reservada uma área de 20 000 ha. Isto é pensar para o futuro, não é pensar para ontem.

Outro aspecto que também é importante é que, quando estamos a falar em Rio Frio 1999, são estas as duas alternativas estudadas pela empresa Aéroports de Paris em conjunto com a Profabril. E a linha de comboio passava por onde podem ver. Portanto, toda esta mancha que vêem na imagem foi estudada de uma forma muito clara. O que acontece é que esta zona era a que tinha as características mais interessantes. Tudo isto está nos elementos que foram apresentados.

Por outro lado, Alcochete. Alcochete foi estudado e podem ver aqui as alternativas. Podem ver nesta imagem Montijo, Alcochete e o outro. Toda a gente concluiu que a margem sul era sempre melhor do que a Ota! Quanto a isso é que não tenham a mais pequena dúvida. E, portanto, há um *flop* muito razoável nesta forma toda.

E o Sr. Deputado tem alguma dúvida relativamente ao que estou a dizer, que eu sempre disse que a margem sul era melhor do que a Ota?

O Sr. Deputado sabe como foi apresentado o estudo de impacte ambiental! Quero só esclarecer. Ainda bem que me faz essa pergunta porque assim está tudo mais claro.

Relativamente ao estudo de 1999, há um estudo que tem menos dois parágrafos. Se o Sr. Deputado tirar dois parágrafos ao estudo chega à conclusão lógica, que é a seguinte: Rio Frio, primeira alternativa; Rio Frio, segunda alternativa; Ota, terceira alternativa, como foi dito pelo Sr. Eng.º Pompeu dos Santos. Não há dúvida nenhuma! Está lá escrito! E, depois, sabe o que é que está escrito? Diz mais ou menos assim: em virtude de a Sr.ª Ministra, dentro dos critérios que lhe obedece, ter o privilégio de chumbar as alternativas que quiser, foi chumbada a

alternativa de Rio Frio. E a Ota, com certeza, é um sítio possível para fazer o aeroporto. Isto é mau para Portugal.

Por último, gostaria de dizer uma outra coisa. Relativamente aos 50 milhões de passageiros, isso depende do número de movimentos por hora. E, portanto, quanto ao número de movimentos por hora, o que está indicado no estudo da Parsons é 79 movimentos/hora, o que está indicado no estudo da NAV é 70 a 72 movimentos/hora.

Por outro lado, está aqui o Sr. Eng.º Luís Coimbra, que se envolveu nesse estudo e que, quando o fez, procurou que fossem 50 milhões de passageiros por ano. Simplesmente, acontece que não chegaram a esses valores. Ou seja, quando foi perguntado ao engenheiro da Parsons, nas reuniões da ADFER, qual era a capacidade, ele disse que 40 milhões era um número adequado para este aeroporto em termos de capacidade. Portanto, não sei onde querem arranjar mais passageiros!

Voz não identificada: – Há uma coisa em que os portugueses são diferentes dos outros: em Portugal, ao contrário de qualquer outro sítio da Europa civilizada, não existem associações de defesa dos habitantes que vivem ao pé dos aeroportos contra o ruído dos mesmos. Existem em toda a Europa, menos em Portugal.

