

*Colóquios
e Conferências
Parlamentares*



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Título _ **O Novo Aeroporto Internacional de Lisboa – Volume 2**

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 2

colóquio

Assembleia da República, 11 de Junho de 2007

audições parlamentares

Assembleia da República, 10 e 11 de Julho de 2007

i

índice

Abreviaturas #06

II Painel

Custos e modelos de funcionamento e gestão do aeroporto internacional de Lisboa

Moderador: Deputado Jorge Costa (PSD) #10

Oradores:

Prof. Doutor Augusto Mateus _ Economista, Professor Catedrático no Instituto Superior de Economia e Gestão #12

Prof. Doutor Diogo Pinto _ Investigador do Centro de Geotecnia, Professor Catedrático de Geologia Aplicada no Instituto Superior Técnico #48

Prof. Doutor Manuel Porto _ Professor Catedrático da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra #68

Eng.º Rego Mendes _ Engenheiro Técnico no Instituto Nacional do Transporte Ferroviário #90

Debate #94

III Painel

Intervenções dos Representantes dos Grupos Parlamentares

Oradores:

Deputado Álvaro Saraiva (Partido Ecologista "Os Verdes") #140

Deputada Helena Pinto (BE) #143

Deputado António Carlos Monteiro (CDS-PP) #146

Deputado Bruno Dias (PCP) #148

Deputado Fernando Santos Pereira (PSD) #153

Deputado José Junqueiro (PS) #156

Encerramento

Presidente da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações _ Deputado Miguel Relvas #163

Notas biográficas dos oradores #164

Audições parlamentares

Audição parlamentar com a Confederação da Indústria Portuguesa e os responsáveis do estudo "Localizações alternativas para o novo aeroporto de Lisboa" _ Professores Doutores Carlos Borrego, José Manuel Viegas e Ernâni Lopes #167

Audição parlamentar com o Laboratório Nacional de Engenharia Civil a propósito do estudo comparativo das alternativas ao novo aeroporto de Lisboa _ Engenheiros Carlos Martins Ramos – Presidente e António Lomonde de Macedo – Director do Departamento de Transportes #251

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

II

II painel

Custos e modelos de financiamento e gestão
do aeroporto internacional de Lisboa



Da esquerda para a direita: Diogo Pinto, Augusto Mateus, Jorge Costa, Miguel Relvas, Manuel Porto e Rego Mendes

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa – PSD): – Vamos reiniciar os nossos trabalhos.

Estamos com uma hora de atraso relativamente ao programa e vamos tentar recuperar, cedendo nos tempos previstos para intervalo e sem prejudicar o debate, que é para isso que estamos aqui. Em primeiro lugar, queria agradecer a presença dos convidados para intervirem neste painel.

O tema deste painel é “Custos e modelos de financiamento e gestão do aeroporto internacional de Lisboa”, pelo que é centrado em matéria de custos e modelos de financiamento.

De acordo com os últimos dados disponíveis, o aeroporto, se for construído na Ota, aponta para um valor da ordem dos 3 100 milhões de euros, acrescido de custos de financiamento, de acordo com os dados disponibilizados pelo Governo, que conduz a um valor total da ordem dos 3 600 milhões de euros.

A origem dos fundos, de acordo com aquilo que nos foi apresentado pelo Governo, estará nos fundos comunitários e, em parte, no Orçamento do Estado, pelo que há que debater estas matérias neste painel.

Aos 3 600 milhões de euros terá que se acrescentar, naturalmente, custos de acessibilidades, nomeadamente com o prolongamento da auto-estrada A10 e a introdução do *shuttle* entre a Ota e Lisboa.

Por seu lado, o Governo diz também que os estudos de viabilidade realizados concluem que o projecto de construção do novo aeroporto da Ota tem capacidade em si mesmo para gerar um valor líquido positivo e oferecer aos capitais próprios e alheios uma rentabilidade atraente.

Diz ainda que os resultados apresentam níveis significativos de resistência do projecto a variações desfavoráveis de variáveis determinantes. Ou seja, de acordo com o Governo, não está posta em causa a viabilidade financeira deste projecto.

Por outro lado, a resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2007 refere que esta matéria será tratada em conjunto com a privatização da ANA. Ou seja, quer o financiamento do aeroporto quer a privatização da ANA serão tratados em conjunto, pelo que há aqui a fazer duas análises de custo/benefício: por um lado, a da privatização da ANA e, por outro, a da construção do novo aeroporto de Lisboa.

É para debater estas e outras questões relativas aos modelos de gestão e financiamento que temos connosco quatro convidados de renome, a saber: Professor Augusto Mateus, economista, que foi Ministro da Economia entre 1996 e 1997 e que, actualmente, acumula a profissão de professor catedrático no ISEG com a de consultor para estas matérias; Professor Diogo Pinto, licenciado em Engenharia e Minas, investigador do Centro de Geotecnia, professor catedrático de Geologia Aplicada no IST, que, desde Julho de 2006, é consultor em Macau e na China para a gestão de grandes obras de engenharia e exerceu as funções de Presidente do Conselho de Administração da Sociedade do Aeroporto Internacional de Macau, tendo sido responsável executivo pelo empreendimento; Professor Manuel Porto, professor catedrático da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, que foi Presidente da Comissão de Coordenação da Região Centro, Deputado ao Parlamento Europeu, Presidente do Conselho Nacional do Plano e é especialista em Economia, Direito Económico e Direito Fiscal e Regional; e o Engenheiro Rego Mendes, engenheiro técnico com especialidade na área dos transportes.

Antes de dar a palavra, pedia que respeitassem o tempo previsto para cada uma das intervenções, que são 15 minutos, e pedia também aos interessados em intervirem na fase de debate que se fossem inscrevendo no decurso das intervenções, utilizando o impresso próprio que foi distribuído, para no final podermos facilmente passar à fase de debate. Tem a palavra o Sr. Prof. Doutor Augusto Mateus.

O Sr. **Prof. Doutor Augusto Mateus** (Economista, Professor Catedrático no Instituto Superior de Economia e Gestão): – Em primeiro lugar, gostava de agradecer o convite que me formularam para estar aqui, hoje. Obviamente,

esta é uma iniciativa de grande importância porque estas matérias ganham muito em ser discutidas na Assembleia da República e no contexto em que o estamos a fazer.

Vou procurar apresentar um conjunto de informações sintético, reservando para uma nota final aquilo que me parecem ser as grandes questões em torno da preocupação deste Colóquio e do aspecto específico deste painel.

Gostava de discutir esta matéria de uma maneira que penso que pode ter um larguíssimo apoio e consenso, que é discutir em função do futuro, discutir a 40, 50 anos

e discutir – brincando um pouco – “de avião”, ou seja, vendo as coisas a partir de uma certa altitude e não a partir da terra.

Desse ponto de vista, deixem-me começar por apoiar vivamente aquilo que, de uma maneira mais local, foi dito pelo Presidente da Câmara de Rio Maior, ou seja, que temos urgência. Temos urgência em ter decisões, temos urgência em fazer acontecer coisas e, portanto, uma das coisas que acho que já ganhámos no caminho que fizemos até este Colóquio é, não uma unanimidade, porque acho que ela nunca existirá, nem sequer um consenso pacífico, mas uma grande convergência em torno de uma posição, que é também a do nosso Governo – e ainda bem –, que é a de fazer um novo aeroporto internacional que sirva Lisboa e o país.

Porquê? Não vou massacrar-vos e, basicamente, direi que o mundo está a mudar a uma velocidade tremenda e não é possível discutir um novo aeroporto internacional em Lisboa sem ser no contexto da globalização.



Só para terem uma ideia, hoje em dia, dez economias que não são as dominantes são já as mais relevantes no contexto mundial. Estão ali o sistema China, a Índia, a Rússia, o Brasil, os nossos parceiros da Europa Central/Oriental, cada um a preencher o seu terreno e, como vêem, ganhando quotas e afirmando-se sobre a América do Norte, a Ásia desenvolvida e a Europa mais desenvolvida.

Bem, podemos dizer que não é assim, mas é! O mundo é assim e isto já mudou!

Por outro lado, a Europa, como podem ver, responde a isto em geometria variável. Temos países como a França a ficarem para trás, seja do ponto de vista do comércio internacional de bens seja do ponto de vista do comércio internacional de serviços, e temos países a andarem para a frente, como a Alemanha, de qualquer dos pontos de vista e mais fortes nos serviços do que nas mercadorias, e temos a Europa do Sul – vejam Portugal, a Itália, a Espanha, a Grécia – que se afirma mais fortemente em termos de serviços do que de mercadorias. E, nesse contexto, a posição portuguesa não é tão má como muitas vezes pensamos, podendo ser melhorada e potenciada. O que gostava de retirar daqui é que a Europa está longe de ser monocolor, tem uma enorme variedade, e para a Europa do Sul é absolutamente decisivo compatibilizar aquilo que é a internacionalização do ponto de vista dos bens, do ponto de vista dos serviços, da indústria e do turismo – e mais à frente já lá irei. O espaço da globalização tem dois protagonistas no turismo – turistas e operadores turísticos – e têm aqui os números mais modestos que eu poderia apresentar, em termos de fluxos. Só para dizer que entre 2000 e 2020 vamos mais do que duplicar – isto numa versão conservadora – o número de turistas e vamos triplicar o número de turistas que fazem viagens de longa distância.

É por isso também que tudo isto está a mudar do ponto de vista daquilo que é o *charter*, o *low cost*, a companhia dita normal. Enfim, tudo isso está a mudar a uma velocidade impressionante por estas razões, porque temos aqui uma procura e um crescimento muito mais significativo do que noutras áreas.

Os outros protagonistas da mobilidade normal são a procura de bens de consumo e de serviços em resposta rápida, polarizados pela procura, gerindo eficientemente recursos, prestando atenção e respeitando as procuras, as suas diferenças, e temos um conjunto de actividades industriais onde isso se faz e onde Portugal é muito relevante.

Há dois países na Europa do Sul particularmente relevantes nestas actividades de produção, que são Portugal e a Itália, com uma grande variedade de produções nas indústrias de bens de consumo e que são absolutamente decisivas para criar emprego e fazer riqueza, tendo de ser consideradas neste contexto.

Dito isto, obviamente que temos de olhar para Lisboa não a partir da Ota nem de Rio Frio, do Barreiro ou de outro lado qualquer, mas a partir do mundo e da Europa.

E a Europa, gostemos ou não, é aquilo que é. Tem aqueles grupos de grandes aglomerações urbanas, são aquelas e não são outras. Não há aqui uma questão de justiça, mas de história – e é uma história aberta. Portanto, Lisboa faz parte daquilo que existe.

Londres e Paris são duas coisas à parte. Milão, o Reinstadt, isto é, Amesterdão e Roterdão, e Madrid são estrelas emergentes e, depois, há um eixo que nos traz de Estocolmo a Lisboa que tem dois elos fracos, Estocolmo e Lisboa, que ameaça partir a norte e sul. Ora, este aeroporto de que estamos a falar é para manter e desenvolver esta presença do desenvolvimento económico e social na Europa do Sul e em Portugal.

Tem obviamente uma versão ibérica, que é a relação de Lisboa com Madrid e Barcelona, mas isto não tem nada que ver com diminuir o que quer que seja no nosso país, tem que ver com uma lógica que devia estar a acontecer em Portugal há muito tempo e que é a de desenvolver Lisboa para a Europa e o mundo e permitir que, desse ponto de vista, Lisboa ajude o resto do país a desenvolver-se, porque Lisboa só se desenvolve para a Europa e para o mundo se for ajudada pelo resto do país, mais proximamente pelo Oeste, pela lezíria, pela península de Setúbal, pelo pinhal litoral, mesmo pelo baixo Mondego, e ainda, mais largamente, por outras realidades.

Temos aqui o mapa dos aeroportos e basta olhar para uns e para outros para se perceber que estamos em défice nos aeroportos. Então, temos a intervenção do Presidente da Câmara de Rio Maior: não perder tempo! Equilibrar! Mas não se trata de equilibrar pelo nosso voluntarismo de quereremos ser campeões do mundo quando não o podemos ser, é equilibrar pela nossa própria força, é irmos buscar aos fluxos que vêm aí aquilo para que temos capacidade.

O pior dos erros é fazermos, na segunda década do século XXI, o aeroporto que devíamos ter feito na penúltima década do século XX. Isto não é a propósito de uma Portela maior, não é a propósito de a Portela ter as dificuldades que tem, é a propósito de estratégia, é a propósito de desenvolvimento económico e social e é a propósito de criar emprego e de pôr Portugal a crescer.

Os aeroportos são todos muito diferentes uns dos outros. Ouço estas discussões e, muitas vezes, acho que se discute como se todos os aeroportos fossem iguais, mas não são!

O que tenho aqui é a teoria geral da medida. Não tenho preconceitos, não vou medir de qualquer maneira, vou medir relacionando e, portanto, peguei em todos os

aeroportos, fui calcular a mediana e fiz a relação com a mediana. Assim, para a esquerda, tenho aeroportos que são mais para carga; para a direita, tenho aqueles que são mais para passageiros; para cima, tenho aeroportos mais internacionais e, para baixo, aqueles que são mais europeus.

Portanto, como vêem, o Aeroporto da Portela pertence a um grupo intermédio, que é um aeroporto equilibrado entre turismo e indústria, entre carga e passageiros, e um aeroporto mais internacional do que outros que são mais importantes do que Lisboa.

Para se perceber isso, em valores, a Portela é o 24.º aeroporto europeu, é o 39.º em voos domésticos, o 28.º em voos intra-europeus, o 18.º em voos internacionais extra-europeus e o 21.º em carga. Se virmos Barcelona, ele é, respectivamente, o 9.º, o 3.º, o 13.º, o 19.º e 22.º, ou seja, está a trás da Portela quer em carga quer em passageiros internacionais.

Contudo se virmos Madrid, que é o 5.º aeroporto europeu, é o 1.º em voos domésticos – e convém perceber as coisas de que estamos a falar –, é o 9.º em voos intra-europeus, o 6.º em voos extra-europeus e o 9.º em carga.

Portanto, o que temos que fazer é um aeroporto misto. Não é para o turismo, não é para a indústria, é para as duas coisas, é um aeroporto mais internacional do que europeu e mais europeu do que doméstico.

Na Portela, só 20% dos passageiros é que são domésticos. É importante respeitar esses passageiros, mas é importante perceber o resto.

A região de Lisboa tem aquela configuração que conhecemos e que está representada. Em termos muito simples, direi que a cidade central já não é o concelho de Lisboa, deslocou-se para poente; a área metropolitana cresceu para norte e para sul e a grande região de Lisboa tem três polarizações: uma, com o norte, articulada com Leiria e Marinha Grande muito directamente, mas podendo subir um pouco, e depois duas projecções, uma,

mais recente, com o Alentejo central, na relação Lisboa/Madrid, e outra com o Alentejo litoral, não apenas com o porto de Sines, mas com toda a emergência do turismo no litoral alentejano.

E é uma região muito relevante, com 4 milhões de habitantes, produzindo cerca de metade do PIB português e pagando ligeiramente mais de 60% dos impostos que se pagam neste país. É esta a realidade em que temos de pegar.

Por outro lado, é uma região em transição. Devo dizer que dificilmente se pode acertar do ponto de vista da localização, se não se perceber esta transição.

A grande Lisboa e a península de Setúbal estão fora dos fundos estruturais. Se eu quiser fazer um aeroporto bem feito – que não seja meramente uma infra-estrutura aeroportuária – tenho de o localizar onde tenho fundos estruturais. E, portanto, estamos a falar seguramente do Oeste e da lezíria do Tejo como regiões NUT III que podem acolher de uma forma equilibrada este tipo de infra-estruturas. Este é um argumento óbvio.

Claro, se fôssemos um país rico, se fôssemos um império, podíamos não usar os fundos estruturais e fazer de outra maneira, mas temos de os usar. Ora, podemos usar os fundos de coesão em qualquer sítio, os fundos que temos de usar para tornar este aeroporto muito competitivo e agregar actividades são fundos que têm uma territorialização conhecida.

Quais são os grandes trunfos da região de Lisboa? Em congressos internacionais e em património relevante, Lisboa bate Madrid e Barcelona; não é bairrismo, é a realidade. Do ponto de vista de dormidas turísticas e da presença de grandes empresas internacionais, Lisboa diminuiu-se drasticamente perante Madrid e Barcelona. Mais uma vez, o sentido do que temos de fazer é quase óbvio. Uma coisa é discutir em abstracto, outra é discutir com base na nossa trajectória, no que temos pela frente.

Do ponto de vista da Europa, se olharem para os mapas que eu trouxe, podem ver que lá indiquei a principal actividade económica e o peso do emprego em alta tecnologia, que é uma coisa que está na moda. E, se olharem para a nova região de Lisboa, Lisboa e a península de Lisboa, para a comunidade de Madrid e para a Catalunha, percebem o que é que está a passar-se na Península Ibérica, porque é que a região de Lisboa não pode ficar em desvantagem sobre o referencial criado pela comunidade de Madrid e pela Catalunha e como, em certos aspectos, Lisboa é bem mais interessante do que a Catalunha, embora em Lisboa seja mais popular apresentar o exemplo da Catalunha do que o exemplo de Lisboa.

Tenho defendido, e continuo a defender até me calarem, que todo este processo tem um vício de forma, um vício de pensamento, que é o de discutir primeiro a localização sem ter discutido o modelo de aeroporto.

Só podemos discutir a localização depois de sabermos o que queremos fazer. Posso discutir a localização para uma infra-estrutura, não posso discutir a localização para uma coisa complexa, transversal, envolvendo múltiplas actividades. E, portanto, se eu me entender primeiro sobre o tipo de aeroporto que quero fazer, a localização surge mais clara.

Claro que não posso fazer o aeroporto em qualquer sítio. Com este debate, todos os cidadãos portugueses já perceberam que o espaço aéreo não é livre, que o espaço terrestre tem orografia, tem um conjunto de limitações, que há ambiente, que há pássaros, que há árvores, que há um conjunto de coisas, mas isso são questões de patamar de exigência passadas. Temos de decidir um aeroporto pela sua competitividade e não por qualquer outro critério.

Dito isto, o que é que o mundo fez? O mundo passou do aeroporto no Campo Grande, do aeroporto na cidade, para aeroportos fora da cidade. Uns passaram em dois passos, outros passaram num passo, tudo depende da história dos países.

Por exemplo, em todos os novos aeroportos, a questão do ruído tem sido absolutamente crucial, porque, como é óbvio, um aeroporto no centro da cidade é muito cómodo para quem vai usá-lo, mas é absolutamente incómodo para a qualidade de vida dessa cidade. E por essa e por outras razões fomos passando de aeroportos que eram só infra-estruturas aeroportuárias para aeroportos com alguma intermodalidade, mais periféricos e, hoje, para uma coisa a que chamamos cidades aeroporto. Mas atenção: não é cidade por ter casas, é cidade no sentido de passeio público ou, se quiserem uma coisa mais científica, "serendipidade", isto é, um sítio onde a probabilidade de acontecerem coisas é mais elevada do que noutra sítio.

Porque é que gostamos de passeio público? Porque a probabilidade de nos verem, de vermos uma pessoa bonita ou de alguém nos achar bonitos é maior do que num sítio onde há pouca gente. E porque é que equipas científicas de comunidade produzem mais ciência do que equipas científicas fechadas nos muros da universidade? Porque a probabilidade de acontecerem ideias novas aí é muito maior do que naquelas que estão a trabalhar fechadas. Muitas descobertas científicas são feitas por acaso. Não por acaso, porque montámos a comunidade, mas por acaso montámos aquela oportunidade. A "serendipidade" vem de Ceilão, também tem que ver com os portugueses, que andaram pelo mundo. E ainda andam pelo mundo, mas menos do que deviam andar, e, por isso, este aeroporto também é importante para resolver isso. Portanto, cidade aeroporto é agregar actividades.

Para vos dar um número, por cada milhão de passageiros em aeroportos internacionais, podemos criar entre 500 a 1 500 empregos. A minha batalha

em toda esta matéria é que este aeroporto seja mais próximo dos 1 500 empregos do que dos 500. E, se quiserem, se ganharmos essa batalha em relação a 10 milhões de passageiros, isso significa, num horizonte anual, qualquer coisa como 150 milhões de euros de impostos. E é desta maneira que temos de pensar: investimento com retorno e não despesa.

Dito isto, quero só dar um exemplo. Quando estamos a falar de cidade aeroporto estamos a falar de quê? De serviços dentro dos terminais, de assistência em terra aos passageiros, de actividades industriais intensivas em competência, da manutenção de aviões, de centros de carga e actividades logísticas directamente associadas. Isto é a mini-cidade aeroporto, mas depois temos outras coisas, que não são essenciais de *per si* para estarem dentro do aeroporto, mas que quanto mais próximas estiverem melhor. Quem inventou as cidades aeroporto foram as novas sociedades de gestão dos aeroportos como espaço de criação de riqueza, que são, em todas as cidades que referi, o maior empregador. Porque não haveremos de o fazer? O que é que nos limita para não fazermos isto? E, portanto, há um conjunto de coisas que se pode fazer.

Gostaria só de mostrar algumas coisas. Claro que não podemos imitar. O Rhein Staat não é Lisboa, mas é só para dar uma ideia da dimensão do que estamos a falar, da dimensão de Amesterdão com a dimensão da cidade aeroporto de Schiphol e, na cidade aeroporto de Schiphol, da dimensão da infra-estrutura aeroportuária com o resto das coisas que se pode atrair. Temos o aeroporto de Malpensa, com um enorme campo de golfe. Não temos de fazer um campo de golfe no nosso aeroporto, mas também podemos fazer, tudo depende de quem gerir aquele espaço, aquele perímetro. Helsínquia é uma cidade aeroporto menos bonita, mas atenção que estamos a falar de 15 km, não estamos a falar de 20 ou 30 km. Ao longo de 15 km, distribuimos um conjunto de actividades que são, obviamente, infra-estruturas de transportes, de mobilidade, que são importantes.

Um outro exemplo – também não vamos fazer isso porque não somos Frankfurt – é Frankfurt, que tem o maior arranha-céus do mundo no chão. É um modelo muito especial, mas é um enorme arranha-céus. Se estivesse de pé, era o maior do mundo, mas está no chão e, portanto, mis-

tura bem o aeroporto com os terminais e com um conjunto de actividades que são para ali captadas.

O que é a região de Lisboa? Nesta imagem podemos ver, a azul, os serviços pessoais, no triângulo vermelho os serviços internacionalizáveis e, a verde, a indústria. Isto é a região. Não há nada de novidade para debatermos apaixonadamente estas coisas: é aquilo!

Isto são mapas de economias, não há orografia. É economia, é onde as pessoas trabalham e criam riqueza. O que é que eu tenho assinalado? Tenho logística e serviços de transporte. Também não é nada de novo. Fiz uma coisa que é, concelho a concelho, freguesia a freguesia, ver onde é que há especialização, onde é que aquela actividade tem mais peso do que na região e no país.

E, portanto, se tem mais peso, está na imagem a grená ou a rosa, se tem muita importância, mas não é especializado, está a verde. É tão importante estar a encarnado, como estar a verde. E, portanto, se olharem para o verde e para o encarnado vêem onde estão a logística e os serviços de transportes. Só uma nota: a logística associada ao aeroporto é uma logística diferente daquela associada ao abastecimento a uma grande cidade.

Por exemplo, já vimos aqui (não me recordo quem o mostrou) o projecto que a Abertis quer fazer na Castanheira do Ribatejo, e que não tem nada que ver com o aeroporto, tem que ver com abastecimento ao grande pólo de consumo de Lisboa. Tudo o que está no Carregado, Azambuja, Vila Franca de

Xira tem que ver com abastecimento à grande cidade de Lisboa, não tem que ver com logística associada a um aeroporto. Pode equilibrar-se e desenvolver-se, mas por enquanto não tem, como é óbvio.

Turismo, alojamento e restauração estão marcados com outras cores. Portanto, os territórios são mistos. Se eu quisesse fazer batota, mostrava só um. Isto aqui não é a propósito de batota, nem do nosso quintal,

nem do quintal do nosso vizinho, é a propósito de uma decisão que tem de bater certo nos próximos 40 ou 50 anos.

Do ponto vista populacional, tendências, densidade e atratividade. No que é mais denso uns estão a perder, outros estão a ganhar. Portanto, vemos na imagem as taxas de atracção de população – e, como não podia deixar de ser, o centro da cidade de Lisboa está a perder –, os territórios que estão a ganhar mais e os que estão a ganhar menos. Mas depois têm a comparação com a densidade. Uma coisa é eu estar a atrair onde é pouco denso, outra coisa é estar a atrair onde é muito

denso, porque os congestionamentos matam o desenvolvimento: pode estar a crescer muito, mas se é muito congestionado depois rapidamente perde. E, portanto, mais uma vez, penso que, olhando para estes mapas, se percebe que o nosso desígnio é um desígnio de equilíbrio, de variedade, é pôr mais cor e não menos cor, no Oeste, no Vale do Tejo, na península de Setúbal, no pinhal litoral, no médio Tejo.

Em tudo isto temos de pôr cor e, obviamente, que o Oeste tem de ter cores diferentes da lezíria. Embora alguns territórios, voltando a polarizar a intervenção de Rio Maior, sejam territórios charneira, como é o caso de Rio Maior, que, obviamente, beneficiará muito em que lhe dêem oportunidade de ter várias cores, porque tem características de charneira, outros não são charneira e não tem mal nenhum; temos é de criar um mundo de oportunidades e não um mundo de ilusões.

Dito isto, quais são as grandes questões? Há seis grandes questões que resumem o meu pensamento.

Primeira: assumir com inteligência e determinação a passagem do aeroporto da cidade de Lisboa para um aeroporto da região de Lisboa. É isto o que vamos fazer: vamos acabar com um aeroporto que é basicamente um aeroporto da cidade de Lisboa e vamos construir um aeroporto da região de Lisboa. Como é que isto se faz? Massa crítica,

olhar para países parecidos conosco, com 10 ou 15 milhões de habitantes, e ver como é que eles fizeram, aprender. Já que chegamos com atraso, ao menos que aprendamos com a experiência dos outros. Intermodalidade – crucial; construção de uma área de influência alargada – fundamental; dar relevância à minimização do tempo e comodidade do acesso dos passageiros para desenvolver um aeroporto muito competitivo. Tudo isto parece adquirido. Mas atenção: é para fazer! E, se é assim, por favor não nos lamuriemos com números.

Madrid gastou 6 bilhões de euros para poder ter cerca de 70 milhões de passageiros próximo de 2025-2030; Barcelona vai gastar 3 000 milhões de euros para poder ter 40 milhões de passageiros próximo de 2025-2030. Portanto, esgrimir com 3 bilhões ou com 3,5 bilhões de euros não faz rigorosamente sentido. É uma verba pequena do ponto de vista daquilo que é preciso fazer. O nosso problema é que temos de ter investimento e não despesa, temos de ter uma grande segurança de que esse investimento tem retorno e, por isso, a qualidade da decisão é absolutamente crucial.

Segunda: definir o modelo necessário de aeroporto para chegar a uma localização otimizada em vez de escolher um local para chegar a um modelo possível. Este é – e, deste ponto de vista, gostava de saudar o que ouvi na declaração do Sr. Ministro a abrir este Colóquio – o elemento essencial. Se houver convergência sobre o modelo de aeroporto, a localização surgirá de forma muitíssimo mais simples. Porquê? Porque é muito mais importante optar pelo primado do futuro. O nosso problema é agarrar as oportunidades que vêm aí e não o primado do passado, minimizando as restrições que temos agora. Se vamos fazer

um aeroporto, porque a Portela está com problemas, o mais provável é fazermos uma asneira; temos de fazer um aeroporto porque sim, temos de fazer um aeroporto porque queremos captar fluxos, temos de fazer um aeroporto porque queremos criar riqueza, porque queremos agarrar oportunidades e não porque o que temos tem problemas.

Ninguém muda para uma nova casa a partir da velha, muda para a nova porque esta permite educar melhor os filhos, permite melhor qualidade de vida e, muitas vezes, é motivadora de irmos buscar o engenho e a arte para a podermos pagar.

Ideia-chave para mim: respeitar as características da região de Lisboa, que procurei transmitir, uma região equilibrada, mista, muito mais industrial do que muitas outras capitais europeias, com fortes potencialidades turísticas. Portanto, é uma questão de equilíbrio; uma cidade aeroporto singular e moderna, distintiva. E insisto: cidade não é betão, não são casas. As pessoas vivem onde quiserem.

Cidade aeroporto é aglomeração de actividades, é chegar aos 1 500 postos de trabalho/milhão de passageiros e não a 500 postos de trabalho/milhão de passageiros – isto é que é uma cidade aeroporto. Ter manutenção a sério; ter actividade industrial a sério ligada à aeronáutica e, ainda, outras coisas de que já vou falar e são absolutamente decisivas; ter um *catering* de primeiro plano; ter muita actividade de serviços associada ao aeroporto; tornar este aeroporto um grande empregador na região de Lisboa.

Fugir permanentemente da “armadilha” da óptica da despesa. Isto não é a propósito de dinheiro público para pôr a economia portuguesa a crescer, se não, não dava resultado, é a propósito de garantir uma efectiva e completa aproximação à óptica do investimento com retorno. Portanto, resposta à procura.

Não vamos fazer uma coisa para ficar à espera, vamos fazer uma cidade aeroporto para captar procura. Portanto, desse ponto de vista, a disputa concorrencial de novos fluxos é absolutamente decisiva.

Promover a eficiência do investimento é decisivo. Todo o nosso debate sobre os QCA, sobre os fundos estruturais, é a propósito disto. Qualquer português, o mais iletrado dos portugueses, se lhe perguntarem "Diga lá o que acha da aplicação dos fundos estruturais em Portugal", dirá que não foi suficientemente eficiente, não foi suficientemente concentrada. Portanto, temos uma oportunidade de ouro para passar da teoria à prática, das avaliações às correcções.

Como é que se promove a eficiência? Através de economias de escala – não vamos dispersar, vamos concentrar – e através de aglomeração – vamos aglomerar o máximo de actividades de especialização. Um aeroporto com personalidade no contexto europeu, com funções próprias. E, obviamente, atractividade de custo.

Chegamos atrasados? Temos de ser mais atractivos do ponto de vista do custo do que os que chegaram mais adiantados. É assim: quem entra de novo no mercado tem de ser mais atractivo do ponto de vista do custo. Não há volta a dar-lhe. Flexibilidade, fiabilidade são decisivas.

Promover a eficácia. Uma coisa é eficiência, gastar bem o dinheiro, outra coisa é eficácia que é obter os resultados.

Como é que obtenho resultados? Com a tal cidade aeroporto mista – e não vou insistir sobre isto –, mas, sobretudo, partindo do seguinte princípio: o que é que tem feito falta a Portugal para crescer? Uma alavanca de internacionalização.

Porque é que Portugal tem os problemas que tem no contexto europeu e no contexto da União Europeia a 15 com o alargamento a 27? Porque, de todos os 15, é o que

menos se internacionalizou, o que menos criou alavancas de internacionalização, o que mais se deixou fechar numa dinâmica interna.

Qual é a grande alavanca que nós temos para desencravar a economia portuguesa desta situação? O novo aeroporto internacional. Que novo aeroporto internacional? Num sistema de aeroportos – os Açores, a Madeira, o Algarve, o aeroporto do Porto. Estes aeroportos, juntamente com o novo aeroporto internacional de Lisboa, têm de constituir um sistema, um sistema próprio, à nossa dimensão. Eles têm de ser primos-irmãos e têm de trabalhar uns para os outros.

Não consigo desenvolver o turismo, uma das grandes oportunidades dos Açores, como do Oeste, como do Alentejo litoral, a não ser com propostas competitivas do ponto de vista do turismo – excelência ambiental, mas de comodidade e de custo adequados, para que o turismo funcione. Desse ponto de vista, tenho de agregar e desagregar passageiros.

Como vos disse, o Aeroporto da Portela tem 20% de passageiros domésticos. O novo aeroporto internacional de Lisboa terá menos. O seu sucesso é ser um grande aeroporto internacional, na posição que Lisboa tem. Portanto, ver o aeroporto como uma grande base de criação de riqueza é absolutamente decisivo.

Última nota: aglutinar capacidades e vontades em torno de um grande projecto nacional de abertura e internacionalização, fugindo de mais um projecto fechado de feição mais ou menos localista. O grande problema de Portugal é o de discutir tudo sem sair de Portugal. Por um momento, saiamos de Portugal e façamos um grande projecto nacional de abertura.

Em qualquer localização, em qualquer situação, haverá sempre portugueses, e bastantes, contra. O que interessa é haver forças suficientes para fazer uma coisa bem feita. É por isso que insisto na qualidade da decisão.

Desse ponto de vista, é absolutamente decisivo o modelo de privatização da ANA, o modelo de gestão do aeroporto, por uma razão que é fácil de entender.

Para se valorizar a posição de Lisboa na Europa e no mundo, isto é, para valorizar o Atlântico, para valorizar uma relação específica entre a Europa do Sul, Lisboa à cabeça, com as Américas e Áfricas (estou a pôr no plural porque é mesmo assim, é “Américas” e “Áfricas”, não é “América” e “África”, é geometria variável, não é Atlântico Sul, é uma coisa mais complexa), para poder fazer isto, sejamos humildes, precisamos de parcerias alargadas, precisamos de parcerias na Europa, nas Américas e nas Áfricas.

Para construir estas parcerias, temos de fazê-lo do ponto de vista europeu com aqueles que podem valorizar esta situação e não com aqueles que não vão valorizá-la.

Só para dar um exemplo, digo-vos que temos um parceiro de longa data de investimento em Portugal, a Alemanha, que, no coração da Europa, é talvez quem melhor pode entender a importância de um tipo de cidade aeroporto com estas características em Lisboa. Porque, obviamente, a Alemanha tem tudo resolvido a “caminho do sol nascente”, não tem tudo resolvido a “caminho do sol poente”.

Quando comparamos o território da Alemanha com o de Portugal, desse ponto de vista, o território de Portugal tem interesse manifesto, do ponto de vista de um conjunto de operações – obviamente, quem conhece bem a navegação aérea, quem conhece bem a evolução do transporte aéreo, sabe do que estou a falar. Portanto, precisamos de construir essa rede de parcerias. De facto, não é indiferente quem vão ser os parceiros na privatização da ANA, quem vão ser os parceiros no desenvolvimento das companhias aéreas, particularmente na solução para a TAP. Estas questões também são estratégicas e constroem-se.

Se quisermos ter navegação aérea como base da nossa competitividade, precisamos de um excelente aeroporto.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Sr. Professor, agradecia-lhe que terminasse, porque o tempo é escasso.

O Sr. **Prof. Doutor Augusto Mateus**: – Termino já.

Como dizia, precisamos de um excelente aeroporto e, obviamente, também precisamos de ter operadores que saibam reconhecer esta capacidade internacional do que podemos contribuir para que isso aconteça.

Portanto, a privatização da ANA, no contexto mais geral do desenvolvimento deste sistema de aeroportos, para termos taxas atractivas que permitam desenvolver o país no seu conjunto e que permitam dar uma oportunidade face à enorme turbulência que, do ponto de vista dos operadores aéreos, já está a haver e vai aumentar. É que, hoje, toda a gente fala em *low cost* mas, daqui a cinco anos, todos vão falar de coisas diferentes, porque já está a mudar radicalmente. O que quero dizer é que, neste domínio, também precisamos de estratégia: modelo de privatização, objectivos muito bem definidos e uma decisão que ajude tudo isto a somar.

Portanto, a minha nota é basicamente a seguinte: não vejo problemas financeiros de maior. 150 milhões de euros/ano de impostos, com o volume de emprego que podemos criar através de uma boa decisão em relação a este aeroporto, é mais do que suficiente para nos dar força para podermos ser ambiciosos.

A questão-chave é escolher bem o modelo de aeroporto, escolher bem uma localização para esse modelo de aeroporto; criar um grande projecto nacional de abertura e não um pequeno projecto nacionalista que se faça em cinco ou dez anos. Não pensar mais na construção mas, sim, pensar

mais no que esta infra-estrutura e a cidade aeroporto nos podem trazer. Ter confiança de que temos condições para otimizar, do ponto de vista financeiro, este projecto que, obviamente, é um projecto estratégico para o país e para a região de Lisboa no mundo competitivo em que vivemos.

1.

A REGIÃO DE LISBOA NO CONTEXTO MUNDIAL, EUROPEU E NACIONAL

**[Justificação Estratégica de um
Novo Aeroporto na Região de Lisboa]**

1.1.

A Economia Mundial - Espaço de Globalização

O Espaço da Globalização

A Nova "Geografia Competitiva" da Economia Mundial

O SURGIMENTO DE UMA NOVA "GEOGRAFIA COMPETITIVA" MUNDIAL

A evolução do comércio mundial tem registado, sobretudo depois da viragem para o século XXI e da entrada da China na Organização Mundial do Comércio, uma profunda mutação com a crescente afirmação dum núcleo restrito de economias emergentes, na sua maioria de grande dimensão, onde se destacam, em especial:

- ▶ As mega-economias da **China** (na sua configuração complexa de um sistema que envolve, também, Hong Kong, Macau e Taiwan) e da **Índia**, com especializações na fabricação e nos serviços, intensivos em recursos humanos, mas também, progressivamente, em tecnologia e conhecimento;
- ▶ A **Rússia**, o **Brasil** e, também, em boa medida, o **México**, com especializações intensivas em recursos naturais, associados às cadeias energética (gás natural, petróleo e bio-combustíveis) e agro-alimentar;
- ▶ Os chamados "PECO", os novos estados-membro da UE da Europa central e oriental (Polónia, Hungria, República Checa, Eslováquia e Eslovénia), com especializações associadas a uma combinação específica de baixos salários e elevado nível de educação estrutural.

A economia mundial tem sofrido mudanças aceleradas impulsionadas pela consolidação desta nova "geografia competitiva" e caracterizadas, no essencial, pelo desenvolvimento de pressões concorrenciais mais intensas e diversificadas. Esta nova "geografia competitiva" mundial afirma-se num quadro onde as grandes economias emergentes e/ou em transição não só lideram o ritmo de crescimento económico como assumem, no seu conjunto, posições de liderança quantitativa dos fluxos de comércio e investimento internacional de bens e serviços.

A consideração do comércio internacional de bens e serviços (onde se integram, com força, as especializações no turismo, nos serviços financeiros e nos segmentos mais criativos e mais intensivos em ciência e tecnologia das actividades baseadas no conhecimento) permite aprofundar a configuração da diferenciação das economias nacionais nos processos de internacionalização e a dimensão da pressão exterior sobre a coesão económica, social e territorial das suas regiões.

ANUE

4



Geografia Económica e Ordenamento do Território

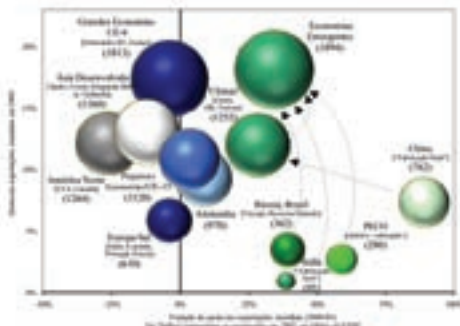
O Espaço da Globalização

A Nova "Geografia Competitiva" da Economia Mundial

As principais economias emergentes lideravam em 2005 o comércio mundial de mercadorias, ultrapassando as grandes economias europeias, as economias da Ásia desenvolvida e as economias da América do Norte consideradas, embora em grande parte à custa do sistema das "Chinas" (China, Hong Kong e Taiwan).

O Comércio Mundial de Mercadorias

Uma "Europa" a várias velocidades entre as Grandes Economias Emergentes e sua articulação com a América do Norte e a Ásia Desenvolvida



Fonte: Cálculos por base em informações do "International Trade Statistics", Organização Mundial do Comércio, 2005

ANUE

5



Geografia Económica e Ordenamento do Território

O Espaço da Globalização

A "geometria variável" da inserção da União Europeia na globalização

A UNIÃO EUROPEIA INSERIDA NA GLOBALIZAÇÃO COM BASE NUMA "GEOMETRIA VARIÁVEL"

A **União Europeia**, registando desempenhos fortemente diferenciados, com reflexos significativos no crescimento e no emprego das economias nacionais, das suas regiões e das suas cidades onde tem enfrentado estas profundas mudanças nos fluxos de comércio e investimento internacional num quadro onde, quer a apreciação do euro face ao dólar e às moedas asiáticas cambiais, quer um menor grau de envolvimento, face à América do Norte e à Ásia Desenvolvida, na própria expansão das economias emergentes, tem conduzido a dificuldades competitivas que se expressam num menor ritmo de crescimento e numa forte diversidade de situações e modelos de internacionalização.

A **diversidade na internacionalização** stringe, em especial, o espaço da UE-15, onde a **Alemanha e as economias europeias mais desenvolvidas, de menor dimensão e fortemente especializadas do centro e norte da Europa** têm conseguido adaptar-se muito melhor aos desafios da nova "geografia competitiva" do comércio mundial. Ao contrário, as **outras grandes economias do núcleo-duro da construção europeia** (Reino Unido e França) e a **Europa do sul** revelam maiores dificuldades de adaptação perdendo, globalmente, quotas de mercado.

A **hierarquização das economias europeias**, nesta "geometria variável" de efeitos e desempenhos, coloca a **Alemanha** (com um duplo desempenho positivo) e a **França** (com um duplo desempenho negativo) nos dois pólos opostos da escala. As **ilhas britânicas e a escandinávia** encontram, pelo seu lado, no aprofundamento de sociedades terciárias avançadas, no plano interno e externo, um caminho próprio de adaptação.

As **pequenas economias especializadas do núcleo central da Europa** conseguem acompanhar, pelo seu lado, o dinamismo da Alemanha, embora com um perfil mais polarizado pela produção e distribuição de mercadorias do que pelos serviços, enquanto as **economias da Europa do Sul**, em regressão no comércio de bens, resistem bem no fluxo de serviços associados às actividades polarizadas pelo turismo.

WZL

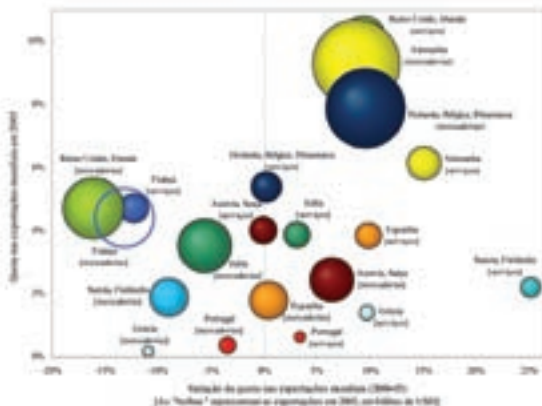


WZL

O Espaço da Globalização

A "geometria variável" da inserção da União Europeia na globalização

A Europa no Comércio Internacional de Bens e Serviços (2000-2005)



Fonte: WZL (2007), Análise do nível de Programa Operacional Factos de Competitividade

WZL



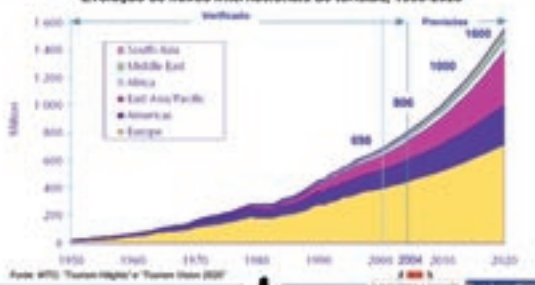
WZL

O Espaço da Globalização

Os Protagonistas da Mobilidade Global
O reforço da dinâmica e relevância do Turismo

O "cluster" alargado das actividades polarizadas pelo turismo converteu-se, na transição para o século XXI, numa das mais relevantes "indústrias" na globalização e, seguramente, naquela que apresenta à escala mundial, os impactos mais significativos no emprego e no território. Os fluxos internacionais de turistas deverão mais do que duplicar entre 2000 e 2020, para atingir 1000 milhões, enquanto os fluxos de viajantes de longa distância deverão mais do que triplicar, no mesmo período, para atingir 400 milhões. O transporte aéreo, com uma quota em ascensão e já superior a 45%, assume, nesta mobilidade acelerada, um papel preponderante. **A grande região de Lisboa, constituindo a principal e mais diversificada região turística do país, e assistindo, actualmente, à emergência de novos pólos e produtos no seu interior, não pode deixar de atribuir, no seu processo de afirmação internacional, uma atenção muito particular à melhoria das suas condições de competitividade turística.** Um novo aeroporto "maior" não permitiria à região de Lisboa disputar, concorrencial e sustentadamente, estes novos fluxos de turismo internacional. A região de Lisboa necessita, sim, de um "novo" aeroporto, na dimensão, no conceito e na flexibilidade, que reforce a sua atratividade internacional.

Evolução de fluxos internacionais de turistas, 1950-2020



A Economia Mundial

Os Protagonistas da Mobilidade Global
O dinamismo da Procura nas cadeias globais de Consumo

CRESCIMENTO ENDOGÊNICO, DINAMISMO DA PROCURA E RESPOSTA RÁPIDA

As novas dimensões da competitividade, onde as determinantes não-custo ganham papel preponderante, conduzem as empresas a fornecer produtos ("misturas" de bens e serviços) cada mais complexos em processos de venda cada vez mais contínuos (menos pontuais), vencendo a contradição entre os "ciclos de desenvolvimento", que tendem a ser mais longos, e "ciclos de vida" dos produtos, que tendem a ser cada vez mais curtos, isto é, entrando de forma completa na lógica da **resposta rápida** o que só pode ser atingido utilizando recursos específicos (competências) para chegar a **produtos segmentados e diferenciados** ("mass customization"), em vez de utilizar recursos genéricos (factores produtivos) para chegar a produtos indistintos, isto é, concebendo, produzindo e distribuindo **"soluções" de produção e consumo** em vez de simples mercadorias.

A renovação em curso da organização da vida económica corresponde à **passagem** de uma economia principalmente polarizada pelo dinamismo da oferta para uma economia principalmente polarizada pelo **dinamismo da procura**, gerando uma nova articulação entre as diferentes actividades económicas através de uma acentuação da globalização das respectivas cadeias de valor por processos onde a concepção e a distribuição se avantejam decisivamente face à mera fabricação.

Esta mudança de paradigma explica a grande relevância assumida pelas lógicas de rede (informação, conhecimento, energia, logística, comunicação, serviços financeiros, nomeadamente), pela **gestão do relacionamento com procura segmentada** ("CRM") e pelo **planeamento eficiente dos recursos mobilizados** ("ERP"), que configuram alterações profundas e substanciais (e não mudanças meramente formais ou simples alterações de designação).

Esta mudança de paradigma explica, também, o protagonismo assumido pelos **operadores globais de mobilidade** de pessoas, bens, serviços, conhecimentos e informação e pelo desenvolvimento estratégico ("forward looking") das grandes **infraestruturas de internacionalização e intermediação** num sentido de afirmação sustentável de formas de interactividade qualificada.

1.2.

A Europa Alargada – Espaço de Reestruturação



O Espaço da Europa Alargada

O sistema das grandes aglomerações urbanas

A região de Lisboa ocupa, no conjunto das grandes aglomerações europeias, uma **posição privilegiada**, integrando um grupo restrito de "cidades-região", distribuído ao longo de um **arco nordeste-sudoeste**, iniciado em Estocolmo, terminado em Lisboa e integrando, ainda, **Berlim, Munique, Viena, Bruxelas, Roma e Barcelona**, só superadas pelas duas Mega-Aglomerações de Londres e Paris e pelos três pólos globais emergentes, isto é, Madrid, Milão e Amsterdão.

Ranking das 100 maiores Aglomerações Urbanas Europeias



O Espaço da Europa Alargada

Aeroportos Europeus Configuração dos Desafios e Oportunidades de Lisboa

A posição ocupada pelo actual aeroporto de Lisboa fica bem aquém da posição ocupada pela região de Lisboa no contexto europeu.

As características dos fluxos de passageiros actualmente captados sugerem a existência de grandes potenciais que podem ser relevantes em função de **intermediação de mobilidades globais**, nomeadamente com espaços entre UE-25, traduzida na captação de fluxos relevantes de passageiros em transferência.

O aeroporto da Portela, ocupava, em 2005, no ranking global dos fluxos totais de passageiros, a 24ª posição no conjunto dos aeroportos europeus (UE-25). Esta posição era "construída" a partir da conjugação de 28ª posição, nos fluxos nacionais, da 28ª posição, nos fluxos de passageiros internacionais intra UE-25 e pela 19ª posição, nos fluxos de passageiros internacionais extra UE-25.

Com 55,4% dos fluxos totais nacionais, o aeroporto da Portela, apresentava um **dos pesos relativos menos expressivos no conjunto das regiões-capital fora dos países europeus de maiores dimensões**. Compare-se com Praga (95,2%), Amsterdão (94,9%), Helsínquia (90,1%), Copenhague (89,4%), Viena (80,3%), Estocolmo (74,9%) e Atenas (46,3%).

A posição ocupada pela região de Lisboa comporta, neste quadro, um desafio e uma oportunidade que se articulam para impedir a sua manutenção, isto é: **ou Lisboa consegue concretizar, com um novo aeroporto desenvolvido com visão estratégica, o reforço da sua integração na globalização – e só pode melhorar no ranking europeu e ibérico – ou não consegue concretizar esse reforço, seja porque não se mobiliza para fazer o novo aeroporto, seja porque se limita a fazer uma "Portela Maior" – e só pode recuar nesse mesmo ranking.**

Relevância Relativa dos Aeroportos
(Fluxos de Passageiros em 2005)



Fonte: IATA (2006), as Vozes Europeias, Anuário Económico

ANUSA

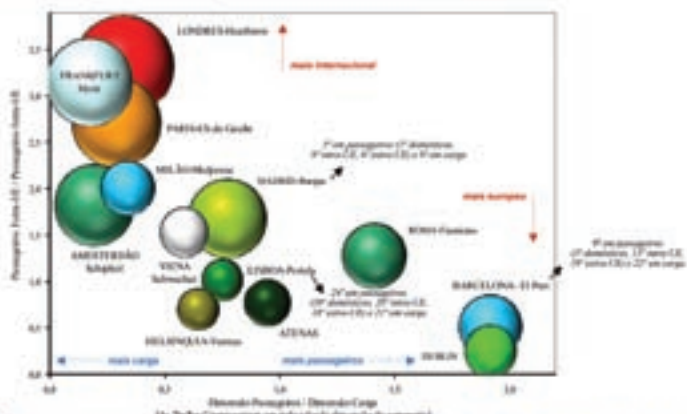
12



O Espaço da Europa Alargada

Aeroportos Europeus Configuração dos Desafios e Oportunidades de Lisboa

O aeroporto de Lisboa-Portela surge, no contexto dos aeroportos europeus, como um **aeroporto "misto" e "intermédio"**, mais "internacional" que "intra-europeu", mais relevante em carga que em passageiros, diferenciado quer dos "grandes aeroportos" europeus (Heathrow, Charles de Gaulle, Frankfurt, Maastricht e Schiphol) quer de aeroportos relevantes centrados nos passageiros (Fiumicino, El Prat e Dublin), numa posição, também intermédia, num grupo que inclui Barajas, Schwechat, Vantaa e Atenas.



ANUSA

13



1.3.

A Região de Lisboa



A Região de Lisboa

Enquadramento
Cidade-Central, Área metropolitana, Região de polarização

UMA REGIÃO RELEVANTE

A identificação da verdadeira dimensão da região de Lisboa envolve, seguramente, o tratamento analítico da sua **expansão territorial** ("alargamento"), com a configuração de uma **"mega" região**, onde se estruturam **relações de polarização dos modelos de habitação, educação, transporte, produção, distribuição e consumo**, onde vivem cerca de **4 milhões de pessoas**, concentrando cerca de **39% da população** e cerca de **50% da riqueza gerada no país**, e o tratamento analítico de **consolidação das suas funções centrais** ("aprofundamento"), com a configuração do seu **pólo central metropolitano**, a "nova" região de Lisboa (NUTS II), no quadro estatístico e institucional posterior ao "phasing-out", onde vivem cerca de **2,5 milhões de habitantes**, concentrando cerca de **25% da população** e cerca de **38% do PIB nacional**.

A "velha" região de Lisboa e Vale do Tejo (NUTS II) fica definitivamente, para trás, como realidade intermédia entre duas realidades efectivas, demasiado "pequena" para conter dentro de si todos os grandes movimentos de polarização regional e demasiado "grande" e diversa para definir um espaço central globalmente desenvolvido e liderante.

A região de Lisboa é, assim, uma realidade territorial, económica, social e institucional complexa e diversificada, secularmente construída em torno de um dos grandes pólos históricos do desenvolvimento europeu.



A Região de Lisboa

Enquadramento

UMA REGIÃO EM TRANSIÇÃO E REORGANIZAÇÃO

Se a aglomeração metropolitana de Lisboa será, no futuro, uma região definitivamente fora dos apoios comunitários de coesão prioritários, tendo de contar cada vez mais com as suas capacidades endógenas, os restantes espaços subregionais de polarização da grande região de Lisboa, ainda contarão com apoios estruturais relevantes para acelerarem o seu ritmo de convergência no quadro da Europa alargada, reforçando a respectiva competitividade e coesão. A região de Lisboa caminha, assim, para uma profunda reorganização, em termos económicos, sociais, urbanos e administrativos, onde, nomeadamente, o desenvolvimento de uma nova prática de cooperação, público-público e público-privado, na concretização de projectos estruturantes de reconstrução e relançamento da competitividade de base territorial será absolutamente indispensável.

A trajectória de desenvolvimento da grande região de Lisboa não pode escapar, na próxima década, ao exercício exigente de conseguir ser "maior" e mais forte em termos europeus e mundiais e "menor" e menos pesada em termos nacionais, o que exige uma diferenciação qualitativa centrada na promoção sustentada da sua competitividade internacional, assumindo novas funções qualificadas de intermediação global e dando origem a efeitos de arrastamento positivos no desenvolvimento das outras regiões nacionais.

O novo ciclo de programação estrutural exige, nomeadamente, uma renovada capacidade estratégica e operacional quer no plano nacional, quer no plano regional, onde o pólo mais central da região de Lisboa (a "nova" NUTS II) assume uma importância qualitativa intrinsecamente nova e decisiva por três razões fundamentais:

- ▶ Representa, no país, o território melhor dotado de recursos avançados e mais intensamente inserido nas dinâmicas de "economia de procura", isto é, mais "em linha" com os objectivos da Estratégia de Lisboa;
- ▶ Comporta, nos seus novos contornos espaciais, desafios de equilíbrio interno e projeção externa, nacional e internacional, que nenhuma outra região portuguesa comporta;
- ▶ Enfrenta, fora da lógica de coesão e com níveis de apoio estrutural muito diminuídos, os desafios mais relevantes na concretização de uma nova geração de parcerias e na obtenção de níveis mais elevados de eficiência e selectividade na gestão das políticas estruturais e dos investimentos públicos.

ANUR

16



SECRETARIA DE ESTADO DA POLÍTICA REGIONAL E COESÃO TERRITORIAL

A Região de Lisboa

O contexto ibérico

A sólida posição ocupada pela região de Lisboa no contexto europeu e ibérico, em matéria de captação da realização de congressos internacionais e de densidade de sítios culturais e turísticos de valor patrimonial relevante, constitui uma clara indicação da existência de condições para uma significativa afirmação competitiva do seu cluster de actividades turísticas, articulando dinâmicas empresariais e pessoais, desde consigo desenvolver de forma sustentada os factores críticos de sucesso associados à mobilidade, conectividade e diferenciação, onde os modelos de desenvolvimento do aeroporto internacional e das actividades culturais e criativas são determinantes.

Congressos Internacionais (2º metade anual 1993-2000)
(por cidade e área, 25 participações, 475 estrangeiros, 3 nacionalidades)



Património: Sítios Culturais e Turísticos (2º)
(por densidade e relevância)



ANUR

17



SECRETARIA DE ESTADO DA POLÍTICA REGIONAL E COESÃO TERRITORIAL

A Região de Lisboa

O contexto ibérico

A posição ocupada pela região de Lisboa no contexto europeu e ibérico e europeu é, no entanto, razoavelmente estável em matéria de resultados obtidos na captação de fluxos internacionais de pessoas, bens e serviços, traduzidos em **ganhos cumulativos de dormidas turísticas e de bases de operação de empresas internacionais**, exprimindo um processo complexo de acumulação de forças e fraquezas, de ganhos e perdas de massa crítica, no desenvolvimento dos grandes factores de atractividade, onde o **nível e a qualidade da inserção internacional se revelam decisivos**. Estes parecem ser, também, os terrenos onde se "produzem" os principais desequilíbrios nos grandes pólos ibéricos e onde a região de Madrid se destaca com maior nitidez.

Dormidas Turísticas
(em milhões, 2008)



Presença de Grandes Empresas Internacionais
(Número de "bases de operação" por território-país-estado)



Fonte: EUROSTAT (2009), do INE (Estatísticas Anuais Comparadas)

ACTAR

18

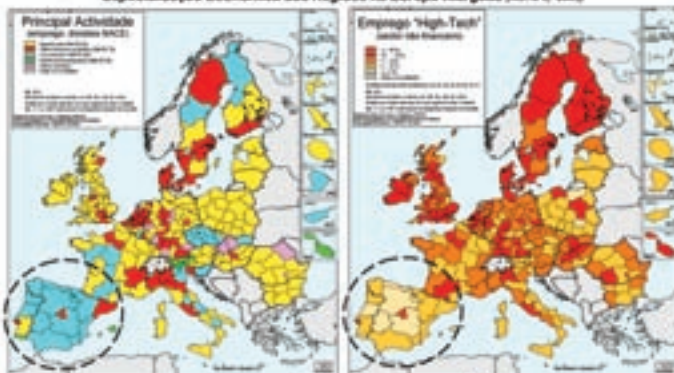
UNIVERSIDADE DE LISBOA

A Região de Lisboa

O contexto ibérico

A região de Lisboa ocupa no contexto ibérico uma **posição relevante** como um **dos três grandes pólos globais** de afirmação das lógicas de produção e consumo e de inserção em actividades de serviços gerando níveis mais expressivos de emprego em actividades tecnologicamente mais avançadas. A **evolução concorrencial da região de Lisboa, de Comunidade de Madrid e de Catalonha**, bem como das respectivas cidades que as estruturam, será determinante para evolução da configuração territorial, económica e social da inserção do espaço ibérico na Europa alargada.

Especialização Económica das Regiões na Europa Alargada (para o ano 2008)



Fonte: EUROSTAT (2009)

ACTAR

18

UNIVERSIDADE DE LISBOA

2.

OS IMPACTOS DOS AEROPORTOS E A COMPETITIVIDADE

[Aspectos Metodológicos]



2.1.

Modelos de Aeroporto e Impactos Económicos e Sociais



O DESENVOLVIMENTO COMPETITIVO NA ERA DA GLOBALIZAÇÃO EXIGE ACESSIBILIDADES GLOBAIS

O primeiro grande contributo de um aeroporto internacional, numa era de aprofundamento da globalização das sociedades, das economias e dos mercados, é o de fornecer e desenvolver mecanismos integrados e complexos de **acessibilidade rápida e competitiva** (mobilidade, conexão, contacto e interactividade, networking...) envolvendo pessoas (cidadãos, consumidores, trabalhadores, quadros e gestores, públicos e privados, empreendedores e investidores, financeiros, demonstradores e vendedores, estudantes e professores, cientistas e tecnólogos, turistas, artistas e criadores, nomeadamente); **bens e serviços** (em fluxos regulares no seio de cadeias de abastecimento e distribuição internacionalizadas, em processos de exportação e importação mais autónomos de produtos com "tempos curtos" de entrega ou associados a serviços postais e de encomendas dinamizados pelo comércio electrónico, nomeadamente); **modelos de vida, consumo e negócio** (associados, de um modo geral, a processos de forte interactividade, como a "vida rápida" (777-2424, "short breaks"), a "comunicação permanente" (conjugação da internet, da telefonia móvel e das zonas "wireless"), o consumo normalizado de bens diferenciados pela marca e a exploração de "meeting points" de convergência pontual multi-origem, nomeadamente).

A EVOLUÇÃO DO "AEROPORTO NA CIDADE" EM DIRECÇÃO À "CIDADE-AEROPORTO"

Os modelos de infraestruturas aeroportuárias evoluíram, ao longo das últimas décadas de uma lógica de "aeroporto na cidade" para uma lógica de "cidade-aeroporto", passando por modelos diversificados de expansão e optimização logística das operações de carga e passageiros em localizações menos centrais ou mais periféricas, no quadro mais geral do alargamento do território ocupado pelas grandes aglomerações urbanas e do surgimento de modelos de operação baseados em sistemas de aeroportos e redes de operadores (articulando crescentemente modelos "point-to-point" com modelos "hub"), num mundo empresarial relacionado com o transporte aéreo de forma cada vez mais intensa.

Os "aerportos" foram ganhando, neste quadro, **novas dimensões**, quer enquanto instrumentos das políticas de investimento público, quer enquanto destinos de investimento privado, quer enquanto espaços de integração de actividades, serviços e profissões, primeiro no seio de políticas de transportes, que se foram progressivamente integrando no plano sectorial, e, mais recentemente, no seio de modernas políticas estruturais de base horizontal, fornecendo uma **plataforma específica de encontro**, nomeadamente, das políticas de transportes, das políticas de ordenamento do território, das políticas de desenvolvimento regional e urbano e das políticas de competitividade, nomeadamente.

AS "CIDADE-AEROPORTO" COMO NOVOS PÓLOS URBANOS DE DESENVOLVIMENTO

As modernas "cidade-aeroporto" integram, nos nossos dias, o núcleo-duro de um grupo restrito de **instrumentos complexos** ("atividades" ou "motores" ou "drivers") **indispensáveis ao desenvolvimento económico e social das regiões relevantes** a uma escala nacional e supranacional, como é o caso, em especial, das regiões capitais dos países de média dimensão no contexto de uma "Europa alargada" (UE-27).

Os **novos modelos de aeroporto**, incluem aeroportos, mas não são apenas aeroportos, na medida em que se convertem, também, em **parques empresariais**, zonas de actividades logísticas e centros de distribuição, nós relevantes de redes de transportes terrestres mais vastas com diversos tipos de intermodalidade (em especial com os novos serviços ferroviários urbanos e interurbanos), centros de negócios e pólos hoteleiros, zonas de escritórios e parques mobiliários, isto, em suma, **novos pólos urbanos de desenvolvimento** com capacidade para influenciar, quer a **configuração espacial** das grandes aglomerações urbanas, quer a **especialização económica** das economias regionais em que se inserem.

A EMERGÊNCIA DE NOVOS MODELOS DE GESTÃO E DE PLANEAMENTO

Os novos modelos de aeroporto mobilizam, assim, novos agentes económicos, sociais e políticos e exigem, também, **novos modelos de gestão** (mais abertos à iniciativa privada, de cooperação mais alargada entre instituições e poderes públicos) e **novos modelos de planeamento** (mais complexos e flexíveis, de prazo mais longo), para alcançar relações sinérgicas e específicas, mas plenamente satisfatórias, entre custos e benefícios.

Uma moderna "cidade-aeroporto", sendo um facilitador e catalizador de fluxos de comércio e de turismo, é, acima de tudo, um **espaço de aglomeração de actividades e de produção de sinergias**, susceptível de criar e sustentar numa escala alargada, empregos e riqueza, enquanto **"nó" privilegiado de intermediação** entre o desenvolvimento competitivo de um território específico (a região onde implanta) e o aprofundamento da **globalização** (integrando progressivamente as diferentes economias, regiões e cidades, "abrindo" e "fechando" mercados, gerando oportunidades e ameaças).

Uma moderna "cidade-aeroporto" constitui, assim, um **instrumento estratégico de uma "glocalização" potencialmente bem sucedida**, nomeadamente no terreno das actividades mais associadas aos modelos de resposta rápida às necessidades (que exigem, nomeadamente, operações "just in time" e movimentação e armazenagem rápida e a baixo custo de bens cobrindo distâncias muito longas), **facilitando o desenvolvimento económico regional e favorecendo a melhoria da qualidade de vida da população** através de um equilíbrio, dinâmico e diferenciado, entre conexão e competitividade.

Modelos de Aeroporto e Impactos

O Conceito de "Cidade-Aeroporto"
Combinações singulares de múltiplas actividades

O modelo de "cidade-aeroporto" é, ainda, um conceito em construção tendo múltiplas e diferenciadas expressões. Em termos concretos significa desenvolver o aeroporto com um **pólo singular de aglomeração ("cluster") de múltiplas actividades** numa lógica de racionalidade económica (viabilização pela procura).

COMPLEXO DE ACTIVIDADES AGLOMERÁVEIS EM TORNO DE UM AEROPORTO

Centrais	Complementares	Polarizadas	Potenciadas
Serviços Densos nos Terminais	Base de Operação Logística Internacional	Base Operativas de Empresas Globais, Centros de Negócios e Comércio Internacional	Centros Comerciais, Escritórios, Operadores e Utilizadores de TIC's
Assistência em Terra (Passageiros)	Catering, Comunicações e Mensagens, Centro de Serviços Médicos, Segurança	Hoteleira e Restauração, Centros de Conferências, Plataformas de Encontro e Interação Empresarial (Reunions)	Lazer, Gato, Animação, Actividades de Educação e Formação
Actividades Industriais Intermédias em Competição (manutenção aviões)	Centros Tecnológicos, Centros de Competências, Centros de Peças e Ferramentas	Espaço Intermédios de Exposição e Demonstração, Logística Externa e Serviços de Valor Acrescentado	Parques de Ciência e Tecnologia, Actividades de I&D, Indústrias de Resposta Rápida e/ou Intermédias em Conhecimento e Informação
Centros de Carga e Actividades Logísticas Intercontinentais associadas	Infraestruturas e Serviços de Apoio às Operações de Carga Aérea (articuladas com as utilizações externas)	Parques Regionais de Parques e Exposições, Actividades de Produção e/ou Distribuição Internacional	Serviços de Transporte e Distribuição Regionais

← MAIOR LIGAÇÃO AO TRANSPORTE AÉREO

MAIOR LIGAÇÃO AO TRANSPORTE AÉREO →

AVIA

24

MAIOR LIGAÇÃO AO TRANSPORTE AÉREO →

Modelos de "Cidade-Aeroporto"

Holanda – Amsterdão / Schiphol



Fonte: Jelle Galle (2007)

AVIA

25

MAIOR LIGAÇÃO AO TRANSPORTE AÉREO →

Modelos de "Cidade-Aeroporto"

Itália – Milão / Malpensa



1. Parque Empresarial 150.000 m²
2. Parque de Negócios 55.000 m²
3. Reurbanização de Vozze Tono
4. Campo de Golfe

Fonte: Gallo, Gallo (2005)

42/44

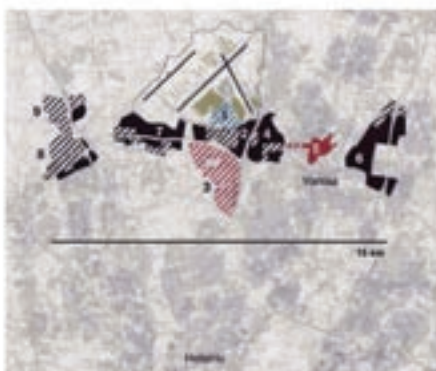
26



www.inec.pt

Modelos de "Cidade-Aeroporto"

Finlândia - Helsínquia / Vantaa



1. Aéroport (cidade-aeroporto)
2. Verones (Actividades Terciárias, Escritórios e Hotéis)
3. Peltola-Tammisto (Mercadores Parceiros, Comércio Retalho)
4. Kivinkukka (Tecnologia, Serviços, Escritórios)
5. Tikkurila (Centro Administrativo, Logística)
6. Hakikka (Logística, Comércio Grosista)
7. Tuusula (Actividades Logísticas, Armazém Almacenagem)
8. Sanomala-Myllymäki (Produção Tecnológica)
9. Myllymäki-Kavinkkala (Produção Tecnológica, Logística, Comércio)

Fonte: Gallo, Gallo (2005)

42/44

27



www.inec.pt

Modelos de "Cidade-Aeroporto"

Alemanha - Frankfurt



Fonte: Gallo, Gallo (2006)

ADURA

28



UNIVERSIDADE DE LISBOA

3.

OS TERRITÓRIOS ECONÓMICOS DE INFLUÊNCIA DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA

[Situação de partida e perspectivas de evolução]

ADURA

29



UNIVERSIDADE DE LISBOA

O "Território da Economia"

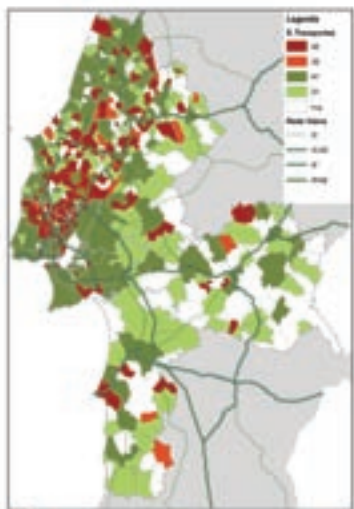
Grandes Actividades Económicas Configuração espacial da especialização



- A concentração do **emprego industrial** predomina a norte do rio Tejo, junto ao litoral, onde as freguesias apresentam uma dimensão elevada em termos do emprego em sectores industriais (25% maiores) e elevados níveis de especialização com quotientes de localização acima de 1,5.
- As freguesias onde se verifica maior concentração do emprego sectorial e elevada especialização em **serviços pessoais** (serviços de interesse geral, comércio e outros serviços) são as freguesias próximas das principais vias rodoviárias e pólos populacionais.
- As freguesias com dimensão relevante quer em termos de emprego sectorial quer em termos de especialização em **serviços internacionais** concentram-se, no essencial, no interior da aglomeração metropolitana de Lisboa.
- O "coração exportador" de mercadorias (10,8 bilões de €) da região encontra-se na **Grande Lisboa e Península de Setúbal** (75%) do total, seguindo-se a Leste (12%), o Pinhal Litoral (8%) e o Oeste e o Médio Tejo (4,5%) (INIA).

O "Território da Economia"

Logística e Serviços de Transporte Configuração espacial da especialização

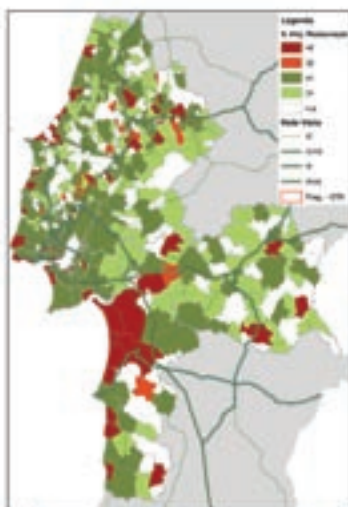


- As freguesias com forte especialização em serviços de transportes e que representam um elevado peso no emprego desse sector distribuem-se essencialmente ao longo dos principais eixos viários, perto mas fora dos principais centros urbanos. São as freguesias que se encontram representadas pelas classes 42 e 32 (QL > 1,5 e representam mais de 50% do emprego sectorial).
- As restantes freguesias pertencentes às classes 41 e 31 representam freguesias onde a importância do sector dos serviços de transporte se reflecte pela elevada concentração de emprego desse sector, sem no entanto representarem um elevado quotiente de especialização (QL < 1,5).



O "Território da Economia"

Turismo, Alojamento e Restauração Configuração especial da especialização



- As freguesias que apresentam uma forte especialização do sector de alojamento e restauração e que representam as 25% maiores em termos do emprego desse sector, concentram-se sobretudo nas zonas mais turísticas do litoral, com especial destaque para a concentração de estabelecimentos deste sector nas freguesias envolventes ao estuário do Sado.
- Verifica-se igualmente alguma concentração deste sector em termos de especialização e dimensão em algumas freguesias mais para o interior, que se caracterizam normalmente por freguesias onde se localizam zonas de interesse histórico ou turístico.



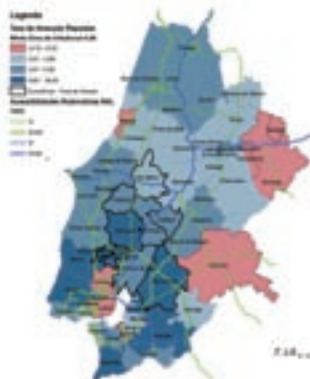
ANUR

32

O "Território da Economia"

Dinâmicas de Crescimento e Atractividade de População

Taxa de atracção/repulsão da população (2001-05)



Atractividade e densidade populacional



$$T_{i,t} = \frac{P_{i,t} - P_{i,t-1}}{P_{i,t-1}}$$

$$D_{i,t} = P_{i,t} - P_{i,t-1} + M_{i,t}$$

ANUR

33

4.

AS GRANDES QUESTÕES COLOCADAS PELO NOVO AEROPORTO DE LISBOA



As Grandes Questões

Planeamento e Ordenamento Estratégico...
... ou aproximação operacional sucessiva ?

1

Assumir com inteligência e determinação a passagem de um aeroporto da cidade de Lisboa para um aeroporto da região de Lisboa

Valorizar a massa crítica, a intermodalidade, a construção de uma área de influência alargada e dar relevância à minimização do tempo e comodidade de acesso dos passageiros para desenvolver um "aeroporto" muito competitivo.

2

Definir o modelo necessário de aeroporto para chegar a uma localização otimizada em vez de escolher um local para chegar a um modelo possível

Optar pelo primado do futuro, "agarrando" as oportunidades, em vez do primado do passado, minimizando as restrições, mas respeitando as características de Lisboa, para construir uma "cidade-aeroporto" singular e moderna e não, apenas, uma infraestrutura intermodal maior.

3

Fugir permanentemente da armadilha da óptica da despesa para garantir uma efectiva e completa aproximação à óptica de investimento com retorno

Afirmar o primado da resposta à procura valorizando drasticamente as condições globais de atractividade, em vez do mero primado das condições e da oferta, prestar muito mais atenção à disputa concorrencial de novos fluxos (passageiros, carga e serviços), do que à mera extrapolação mecânica de fluxos esperados



4

Promover a eficiência do investimento

Valorizando as economias de escala, de aglomeração e de especialização, privilegiando a atratividade-custo e a atratividade de gama de actividades conexas, adoptando um modelo de desenvolvimento flexível de faseamento otimizado e garantindo soluções para o (des)congestionamento e para a fiabilidade das operações.

5

Promover a eficácia do investimento

Construir, num sistema de aeroportos, uma cidade-aeroporto "mista" (passageiros e carga, turismo e cadeias de valor de bens de consumo de resposta rápida, funções internacionais (extracomunitárias) no transporte, na manutenção e nos serviços apoio) para, pela sua dimensão e competitividade surgir como um grande alavanca de criação de valor, emprego e riqueza para a região e para o país.

6

Aglutinar capacidades e vontades em torno de um grande projecto nacional de abertura e internacionalização, fugindo de mais um projecto fechado de folião mais ou menos localista

Valorizar a necessidade de cuidar de aceleração da inserção da economia portuguesa na globalização, atavancando a sua posição atlântica entre Europa, Américas e África, através de parcerias alargadas, em vez de pensar, apenas, numa oportunidade nacional de negócio e na simples defesa de actividades actualmente existentes.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Sr. Professor, muito obrigado pela excelente comunicação que fez e que, certamente, muito contribuirá para o nosso enriquecimento com vista a esta matéria da privatização e dos custos deste projecto.

Dou, agora, a palavra ao Professor António Diogo Pinto.

O Sr. **Prof. Doutor Diogo Pinto** (Professor Catedrático de Geologia Aplicada no Instituto Superior Técnico): – Ex.^{mo} Sr. Presidente, Ex.^{mos} Colegas da Mesa, Ex.^{mos} Srs. Deputados, Ex.^{ma} Assistência: Primeiro que tudo, quero agradecer a oportunidade que me deram para vir aqui falar sobre este assunto.



Posto isto, passo a fazer a apresentação que preparei. Esta é uma segunda versão da apresentação que devia fazer. Isto tinha duas versões, mas visto que a primeira repisava alguns assuntos abordados nesta manhã, os quais penso que ficaram muito bem esclarecidos, graças à excelência dos oradores, então, vou para a segunda versão.

A segunda versão está bastante mais na linha do que foi dito pelo Professor Augusto Mateus e, portanto, talvez mais na linha do painel desta tarde.

O título desta minha apresentação é “Contribuição para uma Decisão de Qualidade sobre o Aeroporto Internacional de Lisboa”.

Tenho o esquema da apresentação e reservarei um ponto final para considerações sobre a componente ecológica que cheguei à conclusão que acaba por ser uma componente importante neste sistema e sobre a qual queria dizer alguma coisa, especialmente na área em que tenho alguma competência, ou seja na área dos aquíferos.

O primeiro ponto é sobre Lisboa no contexto mundial, europeu, peninsular e atlântico.

Temos Lisboa que está no extremo oeste da Europa. Depois, temos um centro europeu muito forte e muito competitivo.

A competitividade, eventualmente, apareceu antes dos aeroportos, mas estes últimos desenvolveram-se de tal maneira que aumentaram essa competitividade.

Efectivamente, aeroportos competitivos geram competitividade de todas as outras actividades económicas. Isso é um ponto fundamental.

Portanto, nós, na Península Ibérica, temos a possibilidade de ter uma outra linha de competitividade. Quando digo “nós”, refiro-me à região de Lisboa, à região de Madrid, à região de Barcelona. Nesse aspecto, o aeroporto ser mais para a esquerda ou mais para a direita, mais para Oeste ou mais para Este não tem grande influência em termos mundiais. Em termos locais, já o problema tem de ser discutido por causa da competitividade.

Portanto, o problema que aqui se põe é o de arranjarmos um local onde o aeroporto seja muito competitivo, tenha a competitividade máxima. Se a tiver, temos a possibilidade de pormos outra vez Lisboa um bocado próximo do mundo. Se o aeroporto for pouco competitivo, faremos exactamente o contrário, criamos para Lisboa uma periferia ainda maior. Esse é o problema que está em causa nesta discussão.

Agora, um bocadinho sobre aeroportos e tráfego aéreo.

A ACI (Airports Council International), que é uma entidade que associa os aeroportos, diz que os aeroportos são um dos maiores negócios mundiais e que um aeroporto é o maior catalizador da economia.

Nos países em grande ritmo de desenvolvimento, o tráfego aéreo cresce muito rapidamente. Na Europa, segundo as previsões que estão feitas, o tráfego aéreo situar-se-á mais ou menos em 3,6% até ao ano 2025, mas este crescimento também não é igual para todos os países.

Assim como, nos países da Ásia, o crescimento é alto, porque existe um grande desenvolvimento económico – e o crescimento económico gera tráfego e o tráfego gera crescimento económico –, também aqui, na Europa, acontece a mesma coisa.

Ou seja, naqueles países da Europa Central, de que falámos há pouco, que já estão desenvolvidos, o tráfego, eventualmente, não crescerá muito, mas nestes países mais periféricos onde o desenvolvimento é muito menor, o tráfego crescerá bastante mais.

Há uns anos, a própria ACI arranhou uma correlação estatística que dizia, mais ou menos, o seguinte: o crescimento do tráfego aéreo de uma região será cerca de duas vezes o crescimento do PIB. Esta é uma correlação que existe e está devidamente publicada.

Por conseguinte, os aeroportos competitivos ajudam à competitividade de todas as actividades económicas – este é o ponto fundamental.

Trago-vos uma reprodução de uma visão da ACI sobre os aeroportos, constituída por dez ou doze pontos, mas só destaquei quatro que considero os mais importantes.

O primeiro é que nenhuma região pode progredir se não tiver um aeroporto competitivo. Este é, efectivamente, um aspecto importante.

Por outro lado, as restrições à oferta – e, actualmente, se percebi bem, Lisboa já começa a ter restrições à oferta – redundam sempre em prejuízo para a região e para o país.

A actividade industrial dos aeroportos é estável, não dá um grande rendimento – de acordo com a AC, dá mais ou menos 10% a 11% de rendimento do capital. É, portanto, uma actividade estável e razoável e não tem grandes riscos como a aviação – aliás, a aviação tem riscos, mas os aeroportos não.

Por outro lado, uma afirmação final a propósito: os aeroportos precisam de parceiros sólidos e não há lugar para brincadeiras nem dramas, até porque este é um assunto para levar muito a sério.

Repetindo um pouco aquilo que já foi dito pelo Professor Augusto Mateus, os impactos económicos e a criação de emprego são importantes e podem ser altos ou baixos, tendo o alto ou o baixo que ver com o aeroporto ser muito ou pouco competitivo.

Há ainda uma outra correlação também importante na parte do impacto económico propriamente dito: enquanto que na criação de emprego a variação do baixo para o alto é três vezes superior, no caso do impacto económico é cerca de doze vezes. Ora, o que é que isto significa? Significa que os empregos que são criados à volta dos aeroportos, essencialmente na área de actividades indirectas e induzidas, são de grande produtividade e, por conseguinte, esse é também um problema extremamente importante.

De facto, os aeroportos têm de ter à sua volta uma área relativamente importante. Achei engraçado, porque nos velhos estudos para a localização do novo aeroporto de Lisboa aparece uma área reservada, ou que se pretendia reservada, de 21 000 ha e cheguei à conclusão que, na melhor das hipóteses, nas mais optimistas, precisaríamos, eventualmente, de ter reservado cerca de 20 000 ha (não mostro estes cálculos, mas já os fiz na altura). É extraordinariamente importante essa área à volta dos aeroportos, de onde podem vir receitas importantes para a própria infra-estrutura aeroportuária e para o desenvolvimento do país.

As grandes placas giratórias aeroportuárias são mais ou menos conhecidas. Poder-se-iam fazer aqui algumas referências. Há uma, por exemplo, que foi criada há uns tempos para o aeroporto de Évora. Para este aeroporto previa-se, inicialmente, que viesse a ter 12 pistas na configuração final, mas tem sido, enfim, uma certa desilusão, por uma razão simples: porque está longe demais do centro de Évora e as companhias que faziam do aeroporto de Évora um sítio importante de paragem e de estacionamento passaram para outros sítios e abandonaram-no. Há outros casos de sucesso, como o do aeroporto de Munique, que mudou do centro da cidade para a periferia e no qual já estão a pensar fazer uma terceira pista, mas há também casos de fracasso.

Ainda de acordo com a ACI, os aeroportos competem agora mais do que nunca e competem para os novos serviços aéreos, para os *low cost*, para os tráfegos de trânsito e para os tráfegos de carga.

Surgiu, no entanto, outro fenómeno também importante no transporte aéreo, que são os pequenos aeroportos. Começam a aparecer pequenos aeroportos “a morder os calcanhares” dos grandes. Ainda esta manhã foi aqui apresentado o caso do aeroporto *city*. Ora, o aeroporto *city* em Londres está situado num cais fluvial, no centro de Londres, e foram dois empresários irlandeses que conseguiram as autorizações necessárias para o criar, há muito pouco tempo. Mas Londres não tem só os aeroportos de Heathrow e de Gatwick, tem ainda o Stanstead e o Luton, que também são aeroportos relativamente importantes, mas com uma vocação própria, como é evidente.

Uma outra coisa que tem acontecido é que, apesar de há 20 ou mais anos existir uma grande pressão para se tirarem os aeroportos dos centros das cidades, essa política não teve muito êxito em alguns sítios e existem algumas cidades em que os aeroportos se mantêm nos centros das cidades e onde têm sido feitos mesmo novos investimentos.

Por exemplo, eu viajo com uma certa frequência para o Brasil e quer no aeroporto do Rio de Janeiro, o de Santos Dumont, quer no de São Paulo, o de Congonhas, quer no de Belo Horizonte, o da Pampulha, estão a ser feitos investimentos pelas autoridades brasileiras, a Embraer, quando os aeroportos que fizeram há 15 ou 20 anos atrás estão ainda com uma grande capacidade disponível. Efetivamente, a pressão para que os aeroportos dos centros das cidades sejam utilizados é tão grande, que as autoridades não tiveram dúvidas em fazer esses investimentos. Por outro lado, outra coisa que se verifica também na política aeroportuária é o aumento das receitas não aeronáuticas. Essas receitas ajudam à rentabilidade das empresas

aeroportuárias e esse tem sido um grande fenómeno. De acordo com as últimas informações, o grande objectivo é que as receitas não aeroportuárias ultrapassem mais de 60% das receitas totais cativas a um aeroporto.

Portanto, as novas tendências aumentam a competição entre aeroportos e concorrem para a competitividade.

Neste sentido, de que é que Lisboa precisa? Lisboa precisa de um aeroporto moderno e competitivo. O que é um aeroporto moderno e competitivo? Basicamente, já tudo foi dito esta manhã; trata-se apenas de uma repetição. É um aeroporto para o século XXI, que seja seguro e eficiente (que são duas coisas complementares, pois, se em determinados sítios ser muito seguro é ser pouco eficiente e vice-versa, noutros já o problema não será assim tão linear), que tenha boas acessibilidades, ou seja, a 20 ou 30 km de Lisboa, que seja tolerável ou amigo do ambiente, mas, sobretudo, inserido num plano coerente de desenvolvimento regional e nacional. Preocupa-me, essencialmente, há dias, ter ouvido (pareceu-me ouvir, mas posso ter compreendido mal) que andavam preocupados em arranjar um plano para esta região, no sentido de “casar” com a Ota. Penso que isso é fazer o exercício exactamente ao contrário, o que me parece, do meu ponto de vista, que não pode ser permitido.

Assim, um aeroporto competitivo é o que produz maior efeito catalizador na economia, ou seja, é um aeroporto com maior competitividade.

Está presente a Sr.^a Directora, mas penso que não vai contestar as previsões de tráfego, ou seja, a procura a prazo de Lisboa que vou agora referir. Retirei estes dados da ANA e foram mais ou menos confirmados esta manhã. Projectei dados que tinha a 25 anos da Air Traffic Action Group e, depois, fui à velha correlação da ACI com o PIB, que diz que o crescimento de tráfego aéreo é sensivelmente duas vezes, em percentagem, do crescimento do PIB e cheguei a este valor que apresento de correlação com o PIB.

Se tivéssemos ambição – e penso que é necessário termos ambição, visto que isso que ainda ontem ou anteontem foi dito pelo Presidente da República –, se Portugal quisesse apanhar os países da Europa no prazo de 20, 25 ou 30 anos, iríamos fatalmente para a correlação acima, para a correlação com o PIB, ou seja, para estas variações de tráfego.

Penso, portanto, que devemos ter essa ambição. Assim, por uma questão de ambição e de prudência – e o grande princípio da engenharia é a prudência –, pese embora a ANA refira as previsões em baixo (esta manhã ouvi um número um pouco acima, mas não muito), penso que teríamos de planear qualquer coisa para as projecções de cima. Nesse sentido, é evidente que nem a Portela, nem a Ota e, eventualmente, nem o Montijo servem para satisfazer estas previsões, que, como digo, são ambiciosas, mas prudentes e necessárias.

Actualmente, sou professor catedrático jubilado e, por isso, tenho algum tempo para me entreter com estas coisas, não tenho compromissos nenhuns e fiz algumas comparações em termos de alternativas.

Os estudos anteriores compararam as diferentes alternativas à luz da arte e dos dados da ciência e da tecnologia de então e à luz da situação económica, política e social também de então, mas a actividade aeronáutica mudou e vai mudar. A globalização veio mudar tudo! Hoje, Portugal já não é um país à beira da Europa e, se tiver um aeroporto competitivo, é um país no mundo que pode competir em qualquer parte.

Neste ponto, cheguei à conclusão que, hierarquizando as alternativas, quer em termos de prazo de construção quer em termos de diferença de custo – o Professor Mateus lembrou que o custo não é importante, e concordo, mas já o prazo de construção pode ser importante –, e se fizermos aqui um *fast track*, podemos

ter soluções alternativas em pouco tempo. Isto quer dizer, na prática, que a Portela se mantém até haver a segunda pista. Depois, pode ser que a Portela se mantenha ou não, mas não vou entrar nessa discussão, visto que não estou ainda muito preparado para ela. O que digo, no entanto, é que, depois de ter os terrenos na mão, é possível ter um aeroporto na outra margem num espaço de tempo relativamente curto, enquanto que duvido que a Ota esteja pronta no ano 2017, por razões essencialmente técnicas.

Vou fazer, agora, algumas considerações sobre a componente ecológica. A determinada altura, disse-se: “margem sul não, por razões ecológicas”. Essas razões ecológicas já foram mais ou menos faladas esta manhã pelos diferentes oradores, pelo que só vou falar numa, na qual, por acaso, também tenho normalmente trabalhado – sou, aliás, doutorado nessa área –, que é a área dos aquíferos. Rio Frio foi chumbado por se considerar ter uma vulnerabilidade extremamente alta, como consequência (é o que é dito no relatório) das suas características hidrogeológicas no sistema de multicamada.

No diapositivo que agora mostro podem ver a geologia da região e a geotecnia da Ota (não vamos falar muito nisso) e no seguinte podem ver um corte estrutural e a alimentação dos aquíferos da Bacia do Tejo, que foi tirado de um trabalho público de uma instituição do Estado, o Instituto Geológico e Minério, feito em Fevereiro de 1997, pelo Professor Bernardo Barbosa, do Porto, segundo o qual: “A unidade aquífera representada pelos arenitos da Ota é a maior e a mais produtiva unidade hidrogeológica do sedimentar português, com boa permeabilidade”.

Está aqui a alimentação dos aquíferos exactamente junto à Serra de Monsanto e junto à Serra de Palmela (do outro lado) e os arenitos da Ota que estão por baixo,

que contactam com esta formação vermelha, que são os grés de Monsanto, esta formação dos arenitos da Ota é o grande aquífero, mas é alimentado essencialmente nos extremos nos arenitos da Ota. Existem trabalhos e as captações da Ota, as captações do Camarnal, que mostram, efectivamente, a grande capacidade produtiva desses aquíferos, que são de excelente qualidade.

Quanto à Bacia do Tejo e à sua vulnerabilidade, trata-se de um aquífero efectivamente importante, em relação ao qual temos também afirmações de técnicos que trabalham em organismos públicos. Segundo um relatório de 1968, "As formações do pliocénico e do miocénico

superior depositaram-se em ambiente fluvio-deltaico de sedimentação com estratificação entrecruzada". A estratificação entrecruzada significa que existem corpos de areia delimitados por zonas de argila e essas zonas de argila normalmente são pouco permeáveis ou impermeáveis.

E já numa outra notícia explicativa do ano passado, a fls. 34-D, da autoria de M. A. Morais e C. L. Lourenço, é dito: "O sistema aquífero é constituído por várias camadas porosas, em geral confinadas ou semiconfinadas". O que é que isto quer dizer? Isto é um aquífero do miocénico e quer dizer que são, efectivamente, mais ou menos impermeáveis. E depois confirma: "Desta complexidade litológica e estrutural resulta um conjunto alternante de camadas aquíferas, separadas por outras de permeabilidade baixa/muito baixa". Permeabilidade baixa a muito baixa significa exactamente aquíferos pouco vulneráveis ou muito pouco vulneráveis. Exactamente ao contrário das considerações que foram feitas no relatório da NAER.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Sr. Professor, o seu tempo vai em 20 minutos.

O Sr. **Prof. Doutor António Diogo Pinto**: – Eu próprio verifiquei a componente argilosa dos sedimentos e cheguei à conclusão de que era de cerca de 30%, o que é mais do que suficiente para isolar.

Portanto, tenho dúvidas sobre esse estudo. Penso que, efectivamente, há ali qualquer coisa errada.

Como considerações finais, diria apenas que é preciso uma solução competitiva e flexível para Lisboa – este assunto já hoje foi falado – e penso que seria necessária uma comissão que revisse todos estes estudos. Penso que, eventualmente, não valerá a pena fazer muitos mais estudos, mas, sim, algumas correcções, verificações e discussões.

De acordo com a política internacional, evidentemente todos os aeroportos podem ser privados ou devem ser privados, mas o meu ponto de vista é que

os aeroportos nacionais deviam ser concorrentes entre si. Sobretudo os grandes aeroportos deviam ser concorrentes entre si, devia criar-se condições para serem concorrentes. Julgo que a ANA ficava muito melhor no papel de uma entidade reguladora do que propriamente no papel de uma entidade gestora ou ser nacionalizada.

Finalmente, uma reflexão final: eu costumo sempre dizer que penso que uma das razões por que somos pobres é porque, normalmente, gastamos muito mal o dinheiro.

Havia um grande engenheiro, que penso que é dos maiores engenheiros de sempre, do tempo de D. João V, que era o Manuel Azevedo Fortes, que dizia: “Uma boa decisão precisa de três componentes: amor aos súbditos,...”

– isto no reinado de D. João V – “... amor à verdade e erudição”, ou seja, aquilo a que hoje chamamos transparência e rigor e esquecemo-nos do saber. Acrescentei neste diapositivo o “saber”, porque, evidentemente, é preciso saber, como diz aqui o nosso Manuel Azevedo Fortes. Portanto, apelo a esta Assembleia para que não esqueça os princípios para haver uma decisão de qualidade. O nosso futuro assim o exige e o povo merece-o.

Colóquio

«Custos e modelos de financiamento e gestão
do Aeroporto Internacional de Lisboa»

Contribuição para uma decisão de qualidade sobre o Novo Aeroporto Internacional de Lisboa

Lisboa, 11 de Junho de 2007
Realizado: Diogo Pinto

1

Introdução

- Lisboa no contexto Mundial, Europeu Peninsular e Atlântico
- Aeroportos e tráfego aéreo. Impactos de um aeroporto numa região
- Placas giratórias aeroportuárias e competitividade
- Papel dos pequenos aeroportos e tendências da política aeroportuária
- Um aeroporto competitivo para Lisboa
- Comparação das alternativas
- Considerações sobre a componente ecológica

2

Lisboa no contexto Mundial, Europeu, Peninsular e Atlântico



Aeroportos e tráfego aéreo

- "A Major World-wide Business" e "A Major Economic Catalyst" (ACI)
- Ásia – cresce 8%/ano (cerca de 51% do transporte aéreo mundial no ano 2010, contra 25% em 1985)
- Europa – cresce 3,6%/ano até 2025;
- De acordo com correlações estatísticas (ACI - Airports Council International), o crescimento do tráfego aéreo de uma Região crescerá em percentagem duas vezes a percentagem de crescimento do PIB.

Os aeroportos competitivos ajudam à competitividade

Uma visão da ACI sobre os aeroportos

(Fonte: ACI, Julho de 2006)

- *"No progressive region can sustain growth and prosperity without good airport infrastructure and convenient connections to the global marketplace.*
- *Unless capacity constraints are removed, airports will face severe congestion in many markets in the near future.*
- *The airports industry has become a beacon of financial stability attracting risk-averse investors in a volatile aviation marketplace.*
- *Airports need solid business partners. There is no place in this relationship for theatrics and diatribes".*

Impactos de um aeroporto numa região (por 1 milhão pass.)(Fonte: ACI)

Cenário de impacto	Criação de emprego		Impacto económico (milhões de US\$)	
	Directo	Total	Directo	Total
Alto	2000	8000	225	1600
Médio	1500	6000	75	650
Baixo	750	2500	35	130

Placas giratórias aeroportuárias, competitividade e competição

- **Mono aeroportuárias**
 - Chicago, Atlanta, Denver, Toronto
 - Kansai, Taipei, Manila, Hong Kong
 - Bangkok, Kuala Lumpur, Singapore, Jakarta
 - Dubai (Emiratos)
 - Amsterdã, Frankfurt e Munique
 - Madrid e Lisboa (?)
- **Multi aeroportuárias**
 - Los Angeles-New York, S. Francisco, Montreal, Washington
 - S. Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte
 - Tokyo, Beijing, Guang e Xangai
 - Londres, Paris, Roma e Boston

Segundo a ACI "Airports compete now more than at any time in the history of aviation. They compete for new air services, for low-cost carrier traffic, for transit traffic and for cargo services".

7

Papel dos pequenos aeroportos e tendências da política aeroportuária

- **Tráfego especializado (low cost, business, carga) e convencional**
 - Europa: Londres - Stanstead, Luton e City, Brussels - Charleroi e Paris - Beauvais
 - Área de Hong Kong, Macau, Sherzen e Zhuhai
- **Privatização da gestão e fim das situações de monopólio (aumentar a competição)**
- **A manutenção de alguns aeroportos centrais**
 - (NY, Wash., Londres, R.J, S.P., B.H., Montreal, Milan, Berlin, etc)
- **Aumento das receitas não aeronáuticas**

As novas tendências aumentam a competição e concorrem para a competitividade

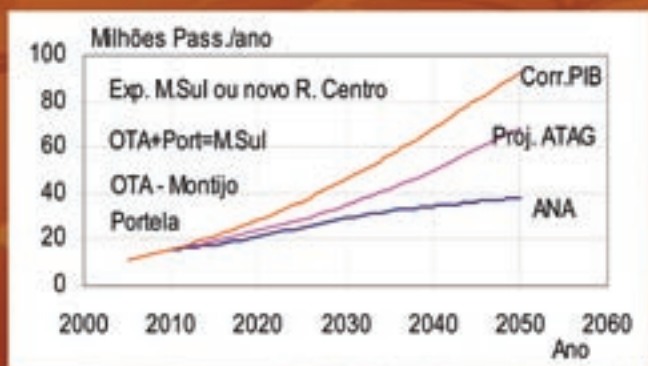
8

Especificações para um aeroporto moderno e competitivo para Lisboa

- **Capaz de satisfazer a procura a prazo (séc.XXI)**
 - Possibilidade de expansão por faixas de 4 ou 8 pistas.
- **Seguro e eficiente**
 - Semto de distúrbios naturais e artificiais, boas condições meteorológicas. (Vmax. med. <20km)
 - Cuires operacionais totais, tipicas fão aeroportuarias elevadas (> 60%)
- **Boas acessibilidades**
 - Menos de 30 min (20 - 30km) do centro gerador, plataforma multimodal e acessive
- **Flexivel**
 - Adaptivel as condições do mercado e de politize aeroportuarias e do gestão
- **Amigo do ambiente**
- **Inserido num plano coerente de desenvolvimento regional e nacional**

Um aeroporto competitivo é o que produz maior efeito „ catalizador na economia (maior competitividade)

Procura a prazo (Região de Lisboa) e alternativas



Comparação das alternativas

- Os estudos anteriores compararam as diferentes alternativas:
 - à luz do estado da arte e dos dados da ciência e da tecnologia;
 - à luz da situação económica, política e social de então.
- A actividade aeronáutica mudou (e vai mudar): globalização, massificação do turismo cultural e de lazer, "low cost", carga aérea, viagens de negócios
- Hierarquia de alternativas:

	prazo	dif. custo
Margem Sul flexível (Portela f. 2030)	(6anos)	-1500000
Montijo flexível (Portela f. 2030)	(4anos)	-2000000
Margem Sul rígido (Portela f. 2015)	(7anos)	-1000000
Montijo rígido (Portela f. 2014)	(8anos)	-1500000
OTA (Portela f. 2017)	(8anos)	0

Rever, com o objectivo de corrigir ou de confirmar, as decisões anteriores

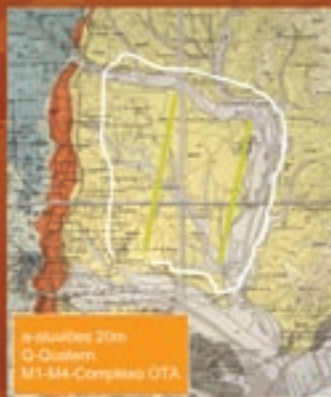
11

Considerações sobre a componente ecológica

- o Governo criou "um processo excepcional por forma a verificar a transparência do processo decisório que acautelasse os valores ambientais em presença".
 - Risco de colisão com aves* – "Although there is lack of reliable, pertinent information, the consultant concludes, that the risk of severe bird strikes would most likely be higher in Rio Frio than in Ota."
 - Montado* – abate de 55000 sobreiros contra 5000 na OTA
 - Aquíferos* - O próprio relatório da Comissão de Acompanhamento (CAJA) confessa que "as conclusões constantes nos EPIA não são suficientes ou válidas como elementos e base para a tomada de decisão".
- No entanto, em Rio Frio, a vulnerabilidade do sistema aquífero foi classificada de "alta a extremamente alta" como consequência "das sua características hidrogeológicas (sistema multicamada)"

12

Geologia da Região de Lisboa e Geotecnia da OTA



13

Corte estrutural e alimentação dos aquíferos da Bacia do Tejo

- A "unidade aquífera", — representada pelos *Arenitos de Ota*, é a maior e a mais produtiva unidade hidrogeológica do sedimentar português, com boa permeabilidade. B. P. Barbosa, IGM, Fev. de 1997



14

O sistema aquífero da Bacia do Tejo e a sua vulnerabilidade

- Trata-se de um sistema aquífero importante
- As formações do Pliocénico (P) e do Miocénico superior (Mc) depositaram-se em ambiente fluvio deltaico de sedimentação com *estratificação entrecruzada*, N. Exp. F.35-C 1968 (Zbyszewski).
- *“O sistema aquífero é constituído por várias camadas porosas, em geral confinadas ou semiconfinadas. São habituais as variações laterais e verticais nas fácies litológicas, responsáveis por mudanças significativas nas condições hidrogeológicas... Desta complexidade litológica e estrutural resulta um conjunto alternante de camadas aquíferas, separadas por outras de permeabilidade baixa / muito baixa”*, N.Exp. f. 34-D, Lisboa, 2006 (M. A. Morais e C. Lourenço)
- A componente argilosa dos sedimentos da bacia é de cerca de 30%, suficiente para isolar horizontal e verticalmente os principais aquíferos.

De acordo com os dados apresentados os aquíferos não são contínuos e a sua vulnerabilidade carece de ser revista

Considerações finais

- Lisboa precisa de um novo Aeroporto moderno e competitivo
- Só a comparação dos estudos técnicos, económicos, sociais e ambientais (já existentes) permitirão seleccionar um tal aeroporto
- As razões ambientais invocadas, para excluir a Margem Sul, carecem de verificação científica adequada. A razão do abandono do Montijo é pouco clara. O fecho da Portela deve ser reponderado
- Estudos preliminares indicam que um aeroporto na Margem Sul (Montijo ou outro a menos de 30 min – 20/30km) pode ser um investimento viável, mesmo que a Portela se mantenha em serviço

É preciso uma solução competitiva e flexível!

Sugestões

- Sugere-se que:
 - Se crie uma **comissão técnica multidisciplinar (independente)** para a revisão/ complementação dos estudos anteriores e emissão de um parecer final (prazo 6-8 meses)
 - Se prepare o programa de concurso e o caderno de encargos para:
 - **concepção/construção/operação de um aeroporto na Região de Lisboa, com ou após opção por uma de três localizações alternativas (OTA, Montijo ou Outro Margem Sul), com ou sem a manutenção da Portela;**
 - Que todos os estudos já feitos sejam facultados aos concorrentes
- **Sugere-se ainda** que essa mesma Comissão proponha um modelo de gestão aeroportuária para o país e para o futuro da ANA

Aerportos nacionais concorrentes e ANA reguladora talvez fosse mais útil para o país

17

Reflexão final

- Penso que somos um país pobre, entre outras razões, **porque gastamos mal o dinheiro** (decisões deficientes)
- M.A. Fortes (Engº. Mor de D. João V), dizia:
 - Uma boa decisão precisa de três componentes: **amor aos súbditos, amor à verdade e erudição,**
 - Ou seja, aquilo a que hoje se chama **transparência, rigor e saber**
- Assim, apelo a esta Assembleia, que não esqueça estes princípios a bem de **uma decisão de qualidade**

O nosso futuro assim o exige e o povo merece

18

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Muito obrigado, Sr. Professor, por este seu excelente contributo para a nossa discussão.

Vamos, agora, ouvir o Sr. Professor Manuel Porto.

O Sr. **Prof. Doutor Manuel Porto**: (Professor Catedrático da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra) – Em primeiro lugar, quero agradecer ao Sr. Presidente da Comissão, Deputado Miguel Relvas, e, naturalmente, à Assembleia da República o convite, e exprimir o meu gosto por estar aqui.

Trata-se de um assunto a que me dedico há muito tempo, mas, vendo os

papéis, já nem me lembrava de que era há tanto tempo.

Fui a favor da Ota e continuo a sê-lo. Enfim, há pessoas

que não têm a sorte que eu tenho. Eu tenho a sorte de

ter a mesma opinião. Anteontem, um grande amigo meu

– e, porque é um grande amigo meu, eu não fiquei zan-

gado – disse-me que qualquer homem inteligente muda

de opinião. Eu tirei daí as conclusões. Fiquei, talvez, um

pouco penalizado, porque realmente não mudei de opi-

nião ao longo dos anos.

Aliás, foi há 28 anos, quando estava empenhado na

abertura de Monte Real, ali para a região Centro, desem-

penhava eu, na altura, funções na Comissão de Coordena-

ção, que, pela primeira vez, alguém – e não vou mencionar o nome da

pessoa – me chamou a atenção para a vantagem de o aeroporto de Lisboa

(que é, no fundo, o que está em causa) na Ota servir também uma vasta área

de população.

Depois, em 1992, fiz um livro para o Centro de Estudos Geográficos da

Universidade de Lisboa já nesta linha e, agora, os últimos argumentos que

tenho visto confirmam esta opinião.

Para não ser repetitivo – e tenho a sorte de o que já tinha preparado não ser

repetitivo –, vou apresentar aqui dados que, estranhamente, não foram

apresentados. Acho de uma estranheza enorme não serem apresentados



nem nos programas da televisão nem em parte alguma. Há um dado importante: onde está a população? Ninguém falou nisso. Onde está a população? Eu acho isso importante e vou já começar por tentar mostrar isso.

Depois, há um outro ponto importantíssimo: onde estão os fluxos ferroviários? Aqui devo dizer, se não levam a mal só mais uma nota histórica minha, que o primeiro emprego que tive, em *part-time*, há 40 anos, foi no Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, no Ministério dos Transportes, em Lisboa, e, na altura, quando tomávamos café às sete horas da tarde, havia os pró-transporte colectivo em *rail* e os pró-carro individual. Em 40 anos fomos esmagados, fomos derrotados inapelavelmente. Na altura, levava-se daqui a Coimbra 3 horas e 30 minutos de carro e ia-se de comboio em duas horas; actualmente de carro leva-se 1 hora e 20 minutos ou 1 hora e 30 minutos e de comboio é praticamente a mesma coisa. Portanto, foi uma derrota esmagadora dos favoráveis ao transporte colectivo. Eu mantenho essa fé e essa convicção, até porque, por sorte, aliás muitos dos presentes viajamos muito, e vemos que países que não são mal organizados e que não estão mal, como a Holanda, a Alemanha e a Suíça, têm, de facto, um aeroporto que é servido por uma linha de caminho-de-ferro que serve o país todo. E, portanto, não há aeroportos das cidades – já voltarei a isto –, há aeroportos dos países, que servem com a melhor qualidade a Alemanha ou uma grande parte da Alemanha, uma grande parte da Holanda e também uma grande parte de outros países.

A terceira nota que vou dar também, Sr. Presidente, mas garanto que não ultrapassarei os 15 minutos, até porque estou convencido de que não preciso de muito tempo para aquilo que quero dizer, é sobre a questão da ocupação do território. É um ponto que me merece consideração. Temos de ser sensíveis ao património social que temos e saber se temos de valorizar o que temos ou se devemos ter novas ocupações ou novas centralidades. Enfim, não tenho dúvidas a esse respeito. Por fim, devo dizer que me coloco numa perspectiva nacional.

Não levem a mal que o diga, mas passo o tempo em Lisboa como todos os portugueses, embora não viva cá habitualmente, por isso, estou à vontade para dizer que os aeroportos são nacionais. Isto já está um bocado *démodé*, talvez seja provincianismo, mas o aeroporto do Porto serve toda a Galiza. Eu fiz novecentas e tal vezes a viagem para Bruxelas, quatrocentas e tal para cada lado, ia pelo Porto e via que no aeroporto havia muitos galegos, de Vigo e de outras partes, de Braga, etc. Portanto, o aeroporto do Porto é nacional, o aeroporto de Lisboa é nacional e o aeroporto de Faro é nacional. Eu não tenho essa concepção, mas aí admito e já percebo que não haverá consenso quanto à ideia de os aeroportos serem infra-estruturas nacionais e não meramente de uma ou duas cidades.

Portanto, este é mais ou menos o quadro daquilo que vou falar e vou, precisamente, começar pelas notas quanto à população. O país é isto que vêem neste diapositivo. Não vale a pena ter ilusões! Poderemos mudar! Eu devo dizer aos presentes que sou alentejano de origem e, portanto, tenho lá interesses. Agora, não vejo possibilidades de mudarmos em 10 ou 20 anos. E nem sequer sei se é conveniente!

O país é isto que vêem aqui. Podemos dizer: é isto, mas deixa de ser. O que era entre Lisboa e Porto está a desaparecer. Mas não é verdade! Se virmos a evolução da população, que é este diapositivo que estão a ver, a variação da população continua a ser neste sentido. Valerá a pena contrariar? Penso que não.

Aliás, não cometamos agora, com um bocado de adianto, o erro histórico, do qual me penalizo, do traçado do TGV. Eu não posso calar essa mágoa.

Embora o Colóquio não seja sobre isso, não posso deixar de passar este diapositivo. O TGV vinha, com está a ver-se aqui, de Madrid a caminho da mancha populacional do país, portanto seria dirigido àquela mancha de 7 milhões de habitantes entre Setúbal e Braga. Agora faz um ângulo recto aqui, faz outro aqui e foge da população.

Portanto, nós seremos caracterizados por o TGV ter medo da população. Parece que tem medo de servir a população, pondo as coisas com clareza. Não corramos o mesmo risco no aeroporto de ter medo da população ou em relação seja a que for. Portanto, os comboios e os aviões são para servir a população. Esse é um valor a ter em conta, até porque em tudo isto tem de haver uma análise de custos. Eu respeito as pessoas, designadamente os engenheiros e os arquitectos – que sabem aquilo que eu não sei, obviamente –, mas temos de ver que, numa infra-estrutura social, há os custos e os benefícios e os benefícios têm de ser de carácter social, económico e financeiro. Se o aeroporto pode servir 7 milhões em vez de 2 milhões, mais vale isso, porque se alarga a escala social, económica e financeira.

Portanto, este caso do TGV é realmente um desastre histórico. Ainda tentei – e continuarei a tentar – que ele, ao menos, invada a minha terra, que é Elvas, e venha à Ota, para, pelo menos, haver um troço comum. Enfim, de Lisboa até à Ota é uma pequena migalha no trajecto entre Lisboa e Porto, mas, pelo menos, é um troço comum, com a vantagem de poupar milhares de milhões de euros na ponte sobre o Tejo, porque cá em cima é muito mais barato. Já percebi que há uma guerra; de qualquer maneira, ficarei com a mágoa, mas não deixo de a exprimir.

Voltando ao caso concreto, e quanto à questão dos fluxos, começando precisamente pela parte dos acessos do *rail*, o futuro está no transporte colectivo. A ideia de ir para o aeroporto num carro particular está ultrapassada, não existe nos outros países – aliás, haverá alguns, mas já vamos falar nisso. Pretende-se, até para dar mais facilidade de acesso a quem tem de vir de carro, que quem queira tenha transporte colectivo. E, para mim, os nós têm importância pelas pessoas. Eu li num livro recente – que, aliás, aconselho a todos, *O Erro da Ota* – que o nó do Poceirão já hoje é um importante nó ferroviário. Para mim um importante nó ferroviário é um nó onde todos os dias milhares de pessoas mudam de comboio, não é uma linha por onde passam mercadorias de Sines.

Por exemplo, também não percebo qual é o relevo do porto de Sines ou de Setúbal para um aeroporto. Não tem qualquer relevo nem para o aeroporto de Paris, nem para o aeroporto de Londres, nem para o de Frankfurt. Os aeroportos são para as pessoas. Portanto, a minha preocupação, e, enfim, é uma linha de conduta daquilo que vou dizer até ao fim, é que o aeroporto não pode ter medo das pessoas, tem de servi-las.

A situação em Portugal é esta que vêem neste diapositivo. Agora ando de comboio, sou um homem civilizado – o que eu estou a dizer pratico –, deixei de vir de carro para Lisboa. Venho de comboio para Lisboa e aqui ando de eléctrico. Benefício da Carris. Os horários já mudaram. Aliás, chamo a atenção para o facto de já haver de Lisboa para o Porto 21 comboios por dia, mas a passar na Ota há mais os sub-regionais. Das 7 às 8 horas, que é quando vou, geralmente há três, mas ainda há um para a Azambuja e outro para Tomar, salvo erro.

Quando tivermos o TGV – e é preciso já estar definido o plano que, como sabem, foi apresentado pelo Sr. Ministro aqui há uns meses ou há um ano –, haverá 14 comboios para Elvas, que é a minha terra, e para Badajoz, e 33 para o Porto.

Vejam a diferença: 33 comboios para o Porto e 14 para Badajoz! É uma diferença que não pode existir. Não podemos estar a alterar a situação existente. Ali, na Ota, é possível ter comboios com grande cadência, sem custo adicional, rentabilizando os investimentos que são feitos.

Portanto, quanto ao transporte, creio que é esta a situação: temos de promover esta articulação entre os transportes, designadamente, neste caso, o que interessa mais, que é o transporte aéreo, com o transporte ferroviário de pessoas. Gostava de deixar aqui mais uma nota que me parece importante: é desejável que grande parte da população seja servida por caminho-de-ferro, por qualquer transporte sobre *rail*, mas temos de ter bem a noção de que muita gente que

acorre ao aeroporto de Lisboa irá de carro. E aqui não posso deixar de lado as circunstâncias, porque, se, por acaso, o aeroporto for a sul – e eu pensava que 92% das pessoas que vêm para o aeroporto de Lisboa residiam a norte de Lisboa, mas tenho-me enganado em 4%, porque hoje foi dito aqui pela Sr.^a Dr.^a que eram 88% –, imagino (e falo por mim, porque alojo-me em Lisboa, naturalmente, como todos os portugueses) o que seja, a certas horas do dia, ir apanhar o avião desse lado, porque há muita gente que continua a vir de carro, enquanto que, se for a norte, há saídas alternativas.

E, depois, há números que não entendo. No sábado passado, fui a um casamento, por sinal perto da Ota, e fiz várias vezes a conta. Não percebo onde é que estão os tais quilómetros de que falam, pois, no sábado, medi quatro vezes – e já o tinha feito várias vezes – e verifiquei que, desde o cruzamento da Ota até à Portela, mesmo à entrada do aeroporto, são 33 km e até hoje nunca demorei mais do que 18 minutos, vindo a 120 km/hora, como é evidente.

Portanto, desafio os presentes a verificarem se levam mais do que 15, 17 ou 18 minutos desde a Ota até à Portela e pergunto se é possível irem até à outra margem, ao Poceirão ou onde quer que seja, em menos tempo.

Por outro lado, em termos de custo, veio referido, há um mês, a certa altura, num jornal de referência – e não quero mencionar o nome desse jornal – que só um acesso à Ota é que não tem portagem. Bom, só faltava dizer no subtítulo que todos os acessos à margem sul têm portagem, a menos que se vá – estive a ver no mapa – pela estrada antiga até Vila Franca sem portagem e depois se arranje uma outra qualquer estrada também sem portagem.

Portanto, todos os acessos têm portagem. E só ontem reparei – também não sabia, porque geralmente venho directamente de Coimbra ou mais do norte – que a portagem custa 1,15 € e duvido que as portagens do sul sejam tão baratas. Antecipando-me à outra questão, que vamos ver a seguir, passo para a questão nacional: a de saber o que é que deve

prevalecer. Um outro argumento que ouvi, que não posso deixar de referir aqui, para contrapor ao interesse nacional, é que, no Plano Director da Área Metropolitana de Lisboa, é preciso equilibrar as duas margens. Isto foi dito, ouvi isto duas vezes na televisão.

Pergunto, desde já, qual é o interesse prevalecente: equilibrar as duas margens, porque está no Plano Director da Área Metropolitana de Lisboa, ou o interesse nacional? Esta é a primeira questão que se põe.

Além disso, equilibrar as duas margens, no meu entendimento, é ter empregos no sul do Tejo que levem as pessoas a não ter de atravessar o rio todos os dias. Isto é que é equilibrar! Não é obrigar 40 milhões ou trinta e tal milhões de pessoas a ir apanhar o avião a sul, congestionando as pontes e dificultando a vida das pessoas que, por graça ou por desgraça, têm residência a sul ou trabalham a sul.

Portanto, equilibrar as duas margens é criar condições de vida, de trabalho e de residência numa margem e noutra e não ter que forçar, antecipar investimentos que são sempre caríssimos.

Em termos do Plano de Ordenamento da Área Metropolitana de Lisboa, ordenar as duas margens não é forçar pessoas de Lisboa – as tais 88% – a irem para o sul; é, realmente, ter condições de fixação num lado e no outro. A outra nota que eu tinha anunciado é a referente à ocupação do território. Não vou entrar, como é evidente, na discussão de saber quem ganha ou quem perde. Já hoje foi referido esse aspecto, mas não entro nisso, como é evidente. Os jornais agora lá descobriram um senhor ao pé da Ota que parece que tem 650 ha em que é intermediário. Admito – e oxalá que sim, porque é bom sinal – que haja pessoas ao pé de Rio Frio que também têm lá 650 ha ou mais. Não é nenhum drama! Lá na minha terra, no Alentejo, há pessoas com muito mais do que isso. Isso não me impressiona, o que me impressiona pela positiva é que na zona da Ota, de Alenquer, nos con-

celhos todos, temos já um tecido urbano implantado – mal ou bem – que existe há séculos, em que há pequenos restaurantes, pequenas pensões, pequenos apoios de toda a natureza, onde é possível, tal como o Dr. Augusto Mateus falou, criar ali as externalidades do aeroporto ao nível competitivo.

Quando se fala em megalópoles, é preciso dizer o que é uma megalópole. É evidente que ali vai ser um tecido policêntrico, como já existe, e há pessoas que vão beneficiar. Mas se me disserem “há pessoas que vão ganhar por o aeroporto ser na Ota”, também há quem ganhe sendo em Rio Frio, a diferença é que na Ota são 300 ou 400 pequenos proprietários, em Rio Frio, como são grandes propriedades, são três ou quatro proprietários. Como sou um homem de direita, não me impressiono muito com isso, mas, apesar de tudo, não me choca que fiquem a ganhar 300 ou 400 em vez de três ou quatro. Enfim, não quero dizer mais porque acho que não devo dizer.

Portanto, esta ideia de ordenamento é, aliás, comum a tudo. Não sei se está presente algum candidato à Câmara Municipal de Lisboa. Em qualquer país que estuda mais essas coisas é evidente que hoje o que prevalece é valorizar o tecido existente, o centro de Lisboa, a parte antiga do Porto, de Coimbra, não é criar novas centralidades e abandonar o que existe.

Portanto, se temos uma zona, a Ota, com um tecido socialmente equilibrado, com pequena propriedade, com pessoas que podem abastecer esse aeroporto, vamos abandonar essa zona para vir para as periferias de Lisboa e vamos criar nova centralidade em propriedades que até agora estavam com outras ocupações mais úteis para o país?

Portanto, parece-me que esta questão da ocupação do território deve também ser tida em conta.

Tenho aqui mais três ou quatro números para referir relativos ao equilíbrio do país. Vemos que do Porto a Lisboa são 317 km (a Ota é um bocadinho a cima de Lisboa) mas, entretanto, mal ou bem, ainda há o aeroporto de Beja.

Se o aeroporto for localizado na zona de Setúbal, em Rio Frio (não tenho nada contra), de Setúbal até Beja são 144 km (de Rio Frio será a mesma coisa e de Alcochete não será grande a diferença), e de Beja a Faro são 149 km. Em termos de equilíbrio, há um equilíbrio muito maior se, por acaso, o aeroporto for na Ota, portanto, considerando o Porto, Ota, Beja e Faro, o equilíbrio aqui fica muito maior.

Há uma outra nota que eu gostava de deixar. Como sou do norte, identifico-me bastante com o Porto, como podem imaginar (e alguns de vós também o serão), e, por vezes, há a ideia de que é bom que isto seja longe para valorizar o Aeroporto Francisco Sá Carneiro. Não tenho nada dessa ideia, e aqui, sim, admito estar a ser influenciado. Como estive 10 anos em Bruxelas, tenho bem esta noção, comparo o Porto com Bruxelas e Lisboa com Paris. Mesmo Bruxelas, sendo uma capital europeia, não consegue ter voos intercontinentais nem para a América Latina nem para a Ásia, por exemplo, tem só para a área de influência belga na África. E, portanto, em Bruxelas, para apanharmos voos intercontinentais para a Ásia ou para as Américas apanhávamos o TGV e íamos até Paris com ligação directa. Não há *check-in* na Gare du Midi mas há pessoas da Air France a dar-nos ajuda.

Portanto, para o Porto (não levem a mal que puxe pelo norte, tendo essa ligação) é bom que haja um aeroporto importante no Porto, o que está assumido e lá está, mas, além disso, em alternativa e para certos voos, é bom que haja um TGV que dê acesso à Ota. E, portanto, se estamos a falar nesta perspectiva, é uma zona que vai desde Santarém até ao Porto ou até Braga, são os tais milhões de habitantes que serão também melhor servidos nessa perspectiva.

Por fim – quero só deixar mais duas ou três notas –, não me parece nada que haja quebra de turismo em Lisboa pelo facto de o aeroporto ser na Ota. Não é por 18 minutos que alguém deixa de cá vir. Lembro-me de, em tempos antigos, quando andava nas minhas funções e se colocava a questão do IP5

na Guarda, se dizer que se o IP5 se afastasse, ninguém iria à Guarda, sendo uma terra tão bonita. Não acredito que alguém deixe de vir a Lisboa por andar 15 ou 18 minutos a mais. Aí é que temos o complexo. Lisboa tem atractivos e não vai perder gente, obviamente, por terem de andar mais 18 minutos. Não acredito nisso e não tenho qualquer dúvida.

Quanto aos custos, temos de compará-los com os benefícios e, designadamente, com os custos de acesso ao sul.

Finalmente, quanto à gestão do aeroporto, que era o que estava mais destinado a ser falado à tarde – mas não resisti a dar estas achegas em relação à temática de fundo, que é a localização – não tenho nenhuma posição de princípio em relação à privatização da ANA.

O que me preocupa são gastos do Orçamento que os Srs. Deputados aqui têm de aprovar; preocupo-me, sim, com o que estive a ler nos jornais anteontem, que o custo em que ficam as SCUT (não são todas em conjunto, é cada uma delas, como veio publicado anteontem) seja de mais de 2 000 milhões de euros. Cada SCUT custa quase tanto como uma Ota, com a diferença de que a Ota não custa nada ao Orçamento do Estado e as SCUT sim. Portanto, isso não me impressiona muito, para mais neste caso, comparando com os benefícios que daí podem resultar – aliás, sou sensível ao que disse o Professor.

Quanto a haver concorrência ou não, tenho algumas dúvidas, apesar de tudo. Admito que uma gestão conjunta permita racionalizar os três aeroportos, o de Lisboa, o do Porto e o de Faro. Quanto ao de Beja, confesso que não vejo bem qual é a situação.

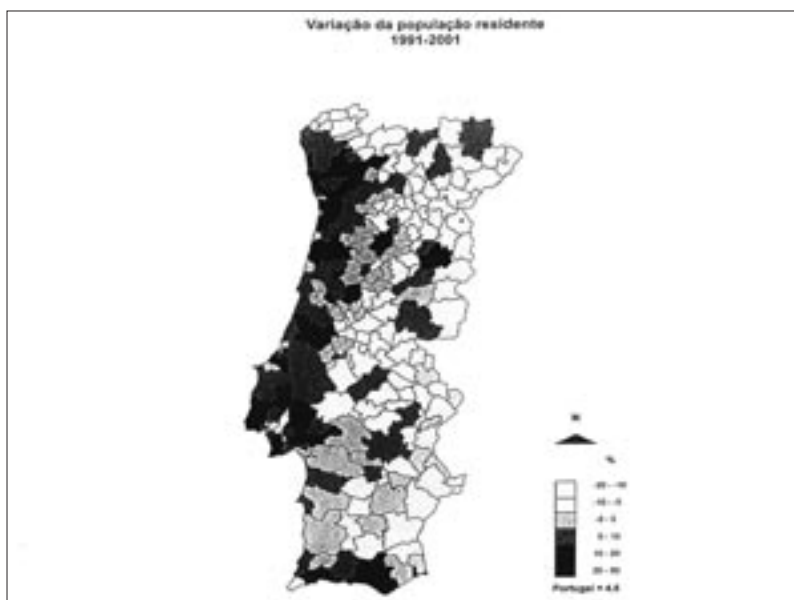
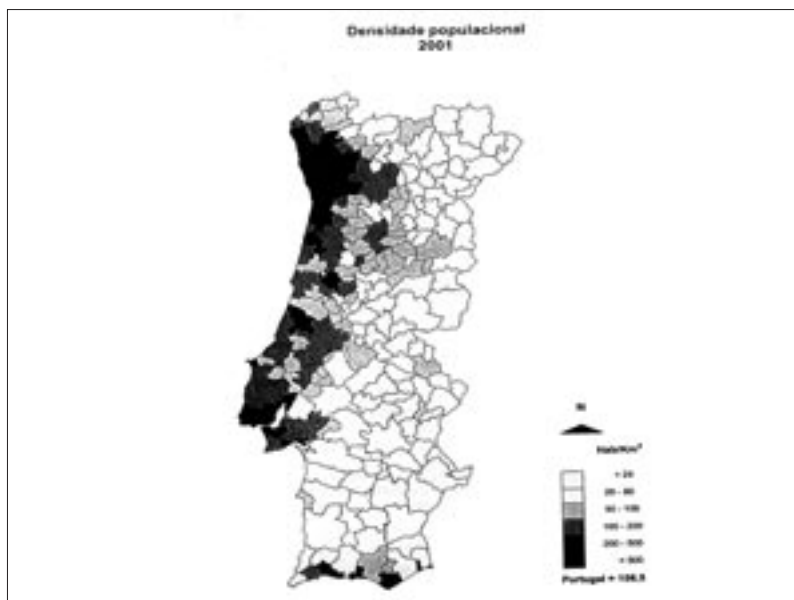
Não tenho qualquer dúvida de que os Srs. Comandantes aterrarão com toda a perfeição na Ota, não têm medo nenhum de aterrar, num voo da TAP ou noutra, na Ota – não têm medo nenhum disso, portanto, não tem qualquer problema. Aliás, nesse livro, *O Erro da Ota*, vem referido um desastre que houve em 1955. Lembro-me desse desastre. Eu andava no liceu em Coimbra e foi um pânico.

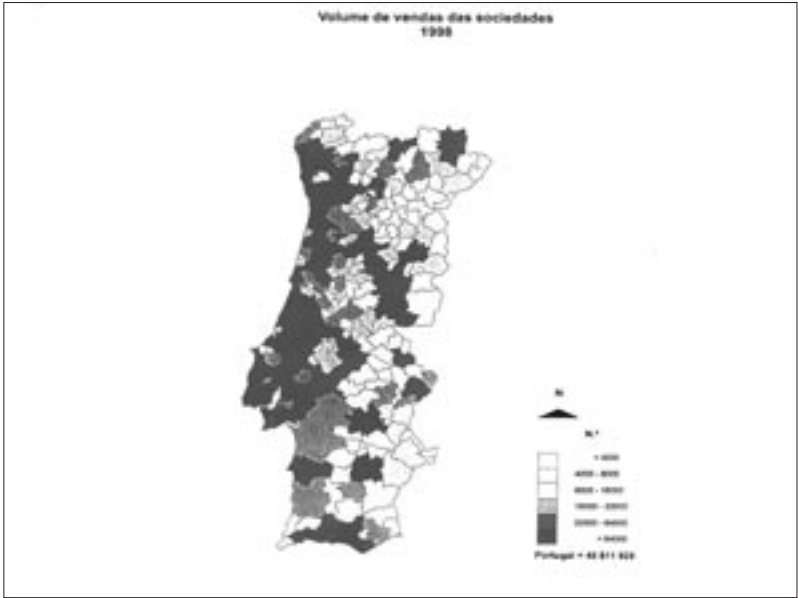
Esse desastre mencionado nesse livro, em Julho de 1955, não foi perto da Ota, foi numa serra ao pé de Coimbra, na serra da Lousã. Portanto, não tem nada que ver com a segurança da Ota. Aqueles oito homens morreram (lembro-me que foi um pânico nesse dia, eu era miúdo e fiquei impressionado para o resto da vida), mas não se pode invocar aquele desastre para ser contra a Ota, salvo o devido respeito.

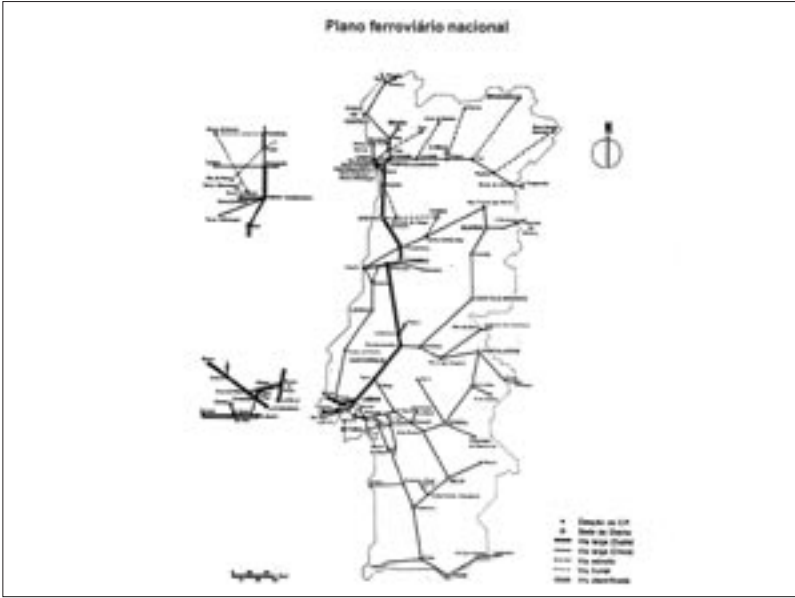
A questão que poderá colocar-se, eventualmente (e é a única a que sou sensível, devo dizer), é a da situação daqui a 40, 50 ou 60 anos. Já ouvi dizer que o aeroporto pode ser expandido (está aqui quem possa responder) mas, de qualquer maneira, as vantagens são tão grandes. Já tenho nove netos, esta semana vai nascer a minha nona neta, e, portanto, devo dizer que estou mais preocupado com os meus netos e bisnetos que vão usar a Ota, do que com os meus trinetsos ou tetranetsos que, na altura, poderão estar à espera do novo aeroporto. Acho que não posso sacrificar os meus netos e bisnetos à espera do que seja o mundo daqui a 50 anos num aeroporto de outro sítio qualquer. Não estou nada preocupado e nessa altura haverá engenharia financeira.

Devemos precaver o futuro, mas não podemos comprometer e sacrificar os nossos filhos e netos por uma coisa que não se sabe o que é daqui a 50 anos. Desculpem a clareza, mas quando o Sr. Presidente me convidou para vir aqui, era para dizer claramente o que penso e não para estar aqui a dizer apenas que são precisos mais estudos. Acho que os estudos existem – eu próprio fiz modestamente os meus, há mais de 20 anos – e penso que já é altura de as pessoas terem opinião sobre o assunto.

Já agora, gostaria apenas de deixar mais uma nota sobre a articulação com os transportes. Parece-me que é notório em termos de linhas de ligação ferroviárias e tudo isso, mas creio que nem vale a pena falar disso. Tenho aqui uma pequena exposição e, se alguém estiver interessado, posso deixá-la com todo o gosto.

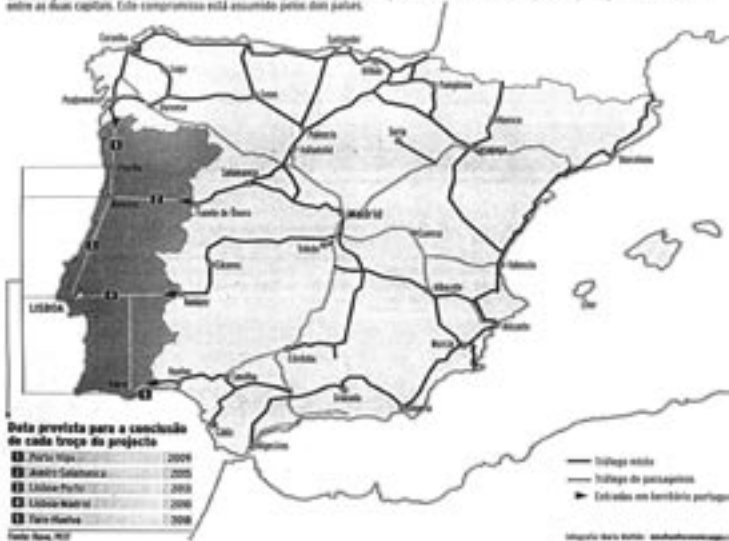


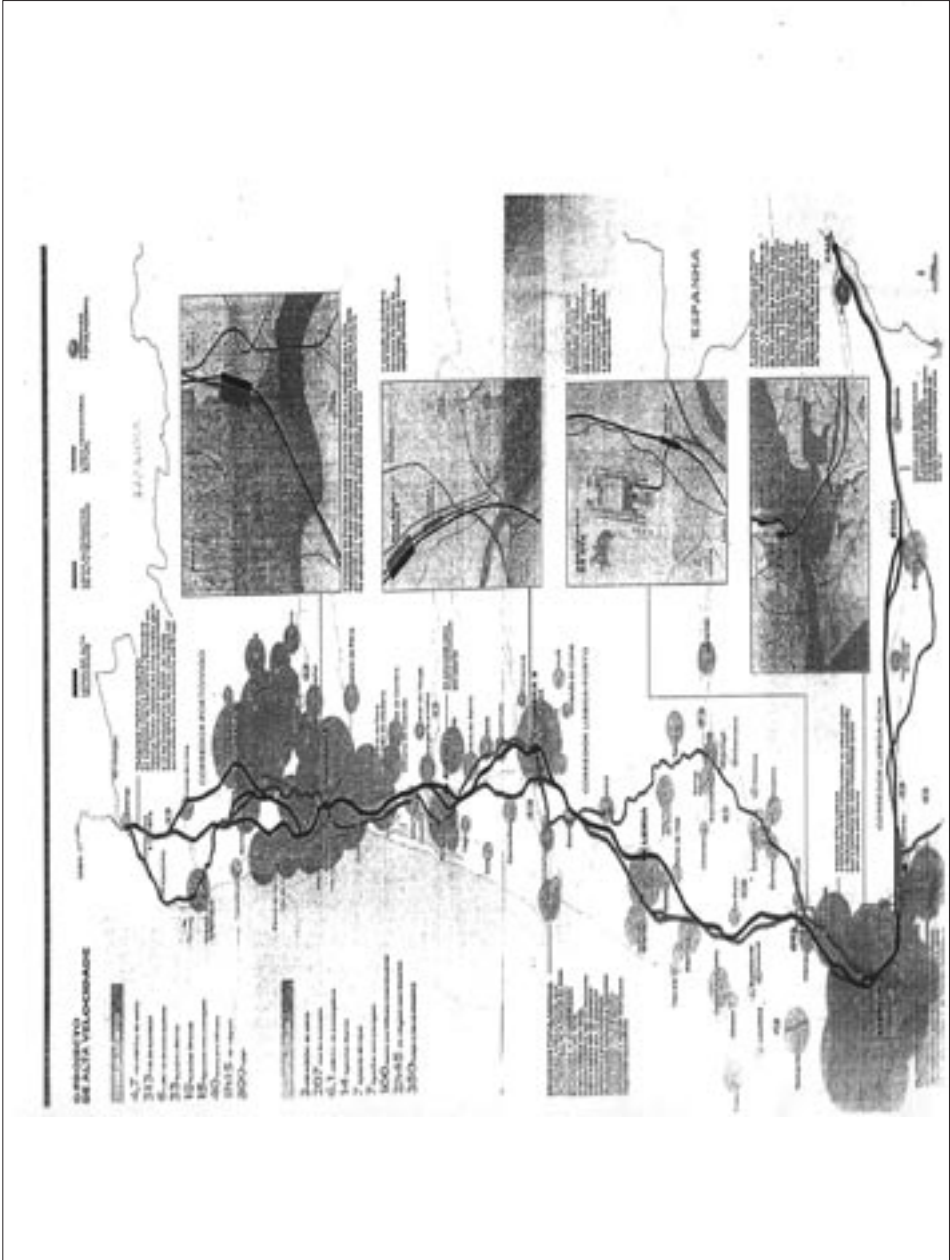




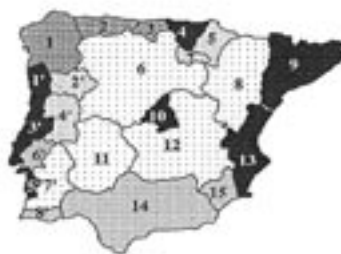
A LINHA LISBOA-MADRID EM ESPANHA CONTEMPLARÁ O TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Em Portugal, essa decisão ainda não foi tomada. Certo é que, esta hipótese não pode colocar em causa o transporte de passageiros em TGV entre as duas capitais. Esta compromisso está assumido pelos dois países.





Densidade populacional - 1980



ESPAÑA:

- 1 - Galiza
- 2 - Asturias
- 3 - Cantabria
- 4 - País Basco
- 5 - Navarra
- 6 - Castela-Leão
- 7 - Rioja
- 8 - Aragón
- 9 - Castela-La Mancha
- 10 - Madrid
- 11 - Extremadura
- 12 - Castela e Mancha
- 13 - País Valenciano
- 14 - Andaluzia
- 15 - Múrcia

PORTUGAL:

- 1' - Norte Litoral
- 2' - Norte Interior
- 3' - Centro Litoral
- 4' - Centro Interior
- 5' - Litoral Sul
- 6' - Litoral Interior
- 7' - Alentejo ou Sul Interior
- 8' - Algarve

hab./km²



Espanha 114.644.000
Portugal 101.164.000

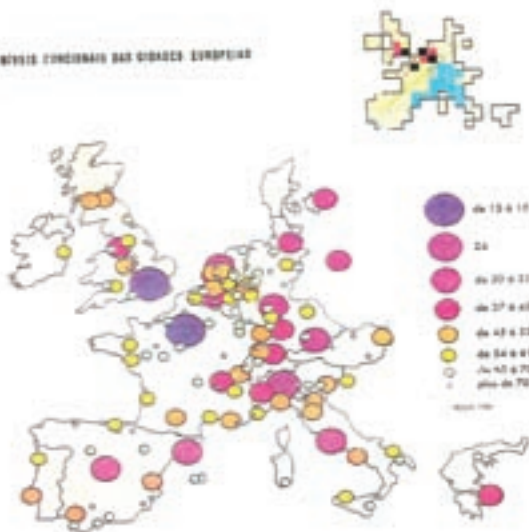
As opções para o TGV



Grandes estradas e vías férreas de tráfego internacional



NÍVEL CONCESSIONÁRIO DAS CIDADES EUROPEIAS



Ota – Lisboa (Entrecampos) – 44km

Driving directions | [Screenshot](#)

Summary

Destination Lisboa – Bus Sta Entrecampos

Vehicle type 2014 Camioneta

Date 04/05/2012

Vehicle type Automóvel, motorizado

Route type Recommended for Motorists

Time and distance

Time 00:31 including 00:01 on motorway

Distance 44km including 20km on motorway

Costs 5.24 EUR

Toll costs 1.14 EUR

Fuel costs 4.14 EUR

[Download](#) | [Screenshot](#)



Faias – Lisboa (Entrecampos) –52km

Driving directions | [Screenshot](#)

Summary

Destination Lisboa – Bus Sta Entrecampos

Vehicle type Faias

Date 04/05/2012

Vehicle type Automóvel, motorizado

Route type Recommended for Motorists

Time and distance

Time 00:37 including 00:01 on motorway

Distance 52km including 20km on motorway

Costs 6.04 EUR

Toll costs 5.04 EUR

[Download](#) | [Screenshot](#)



Recomendado

Poçoirão – Lisboa (Entrecampos) – 49KM

Driving directions | [Screenshot](#)

Summary

Destination Lisboa – Bus Sta Entrecampos

Vehicle type 2012 Perceção

Date 04/05/2012

Vehicle type Automóvel, motorizado

Route type Recommended for Motorists

Time and distance

Time 00:37 including 00:01 on motorway

Distance 49km including 20km on motorway

Costs 4.70 EUR

Toll costs 4.70 EUR

[Download](#) | [Screenshot](#)



Poçoirão - Taguspark

+ 17 km

Driving directions | [saved](#) | [use](#)

Summary

Departure 2945 Poçoirão
Destination 2748 Porto Salvo

Date: 03/05/2012

Vehicle type: Automobile, Hatchback

Route type: [Estimada pelo Google Maps](#)

Time and distance

Time: 44m55 including 00m30 on motorways
Distance: 44km including 64km on motorways

Costs 11.50 EUR

Toll costs: 4.15 EUR

Ferrol costs: 7.25 EUR

[Change route](#) | [Return route](#)



Driving directions | [saved](#) | [use](#)

Summary

Departure 2945 Poçoirão
Destination 2748 Porto Salvo

Date: 03/05/2012

Vehicle type: Automobile, Hatchback

Route type: [Sugerida](#)

Time and distance

Time: 44m19 including 00m25 on motorways
Distance: 44km including 24km on motorways

Costs 8.26 EUR

Toll costs: 2.10 EUR

Ferrol costs: 8.26 EUR

[Change route](#) | [Return route](#)



All Regional trains on the stretch Skien - Oslo - Lillehammer - Trondheim run via Oslo Airport. So does NSB Local trains on the stretch Kongsberg - Eidsvoll also.



O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Muito obrigado, Sr. Professor Manuel Porto pelo seu contributo para esta nossa temática.

Recordo que estão a decorrer as inscrições para o debate. Quem quiser inscrever-se faça o favor de preencher o papel e de o fazer chegar à mesa de apoio.

Vamos, agora, ouvir o Sr. Eng.º Rego Mendes.

O Sr. **Eng.º Rego Mendes** (Engenheiro Técnico no Instituto Nacional de Transporte Ferroviário): – Muito boa tarde, Sr. Moderador, agradeço o convite feito.

Quero também agradecer aos oradores anteriores o facto de me terem ajudado a encurtar a minha intervenção, pois trouxeram aqui levantamentos e

dados que são realidades e que, portanto, não vou estar a repetir.

Assim, vou centrar-me, fundamentalmente, em algumas questões que me parecem relevantes e que, algumas delas, não foram aqui levantadas, as quais têm que ver com opções ou com coisas com as quais eu tenha discordância.

Gostaria de começar não pelas questões de fundo, mas por uma questão marginal, uma vez que estamos a falar de financiamentos.

Um relatório apontava uma série de medidas para a desactivação da Portela, uma delas visando o aproveitamento dos terrenos da Portela. Alerto para o facto de isso não ser uma

questão pacífica, porque grande parte daqueles terrenos foram cedidos pelo município de Lisboa para um fim objectivo, que foi o de criar o aeroporto. Isto significa que, quando o fim para o qual foram cedidos cessar, o município de Lisboa irá reivindicar a posse desses terrenos. Portanto, de uma batalha jurídica, pelo menos, ninguém se livrará. Para quem está a fazer as contas não será avisado contar com esses terrenos como dado adquirido.



Vou debruçar-me, agora, sobre uma questão que, embora já tenha sido referida, me parece central. Não vou entrar na questão da localização. Penso que a questão mais importante é que o empreendimento tenha uma longa duração, tenha possibilidades de expansão, porque isso garante que a sua rentabilidade vai ser a maior possível, por isso, não se deve condicionar a expansão do empreendimento a um horizonte limitado. A isto associo uma outra questão, a dos terrenos.

Entram nas contas do aeroporto, por exemplo, no estudo feito pelo consultor da NAER para o caso da Ota, a questão das expropriações. A minha opinião é que, a haver expropriações, as mesmas não devem ser feitas e levadas a esse empreendimento directamente, porque então também tínhamos de levar os terrenos que actualmente são do Estado. Mas a questão não deve ser essa, deve ser a da titularidade dos terrenos.

Em minha opinião, os terrenos devem ser públicos e cedidos em direito de superfície, porque isto permite uma maior flexibilidade de quem está a decidir sobre o que vai ser o novo aeroporto e a sua expansão e o que vai ser a ocupação daquele espaço, ou seja, que o aeroporto vai corresponder não a um negócio eventualmente conjuntural mas, sim, a um objectivo de longo prazo.

Por exemplo, um dos aspectos focados em estudos feitos sobre o desenvolvimento do aeroporto, e que me parece relevante, é o da criação de condições para, nas imediações do aeroporto, que seria na tal cidade aeroporto que o Professor Augusto Mateus aqui referiu, a instalação de empresas multinacionais.

Como sabemos, há muitas que têm os seus interesses aqui em Portugal e seria uma vantagem poder ordenar-se o espaço, não só o aeroporto em si, mas toda a envolvente, para que essa tal cidade de que nos falava o Professor Augusto Mateus corresponda, de facto, àquilo que se pretende do aeroporto.

É a questão de o aeroporto corresponder ao que se pretende e do problema da acessibilidade ao principal pólo, que – todos estaremos de acordo, julgo – é Lisboa.

Há outros pólos, secundários, mas este é determinante.

Podemos discutir muito a rapidez ou a lentidão com que os automóveis chegam do aeroporto a Lisboa. O Professor Manuel Porto diz que demora 18 minutos de Vila Franca até Lisboa, em algumas horas. Mas não é de manhã, na hora de ponta!

O aspecto central que é necessário ter em conta na ligação aeroporto/cidade de Lisboa tem de ser o caminho-de-ferro. Podemos criar as estradas que quisermos, mas sabemos que a única coisa que as acessibilidades rodoviárias fazem é induzir mais tráfego rodoviário. Portanto, na minha opinião, pensarmos que vamos resolver o problema via estrada, é um engano. Vamos criar mais ocupações de solo, mais pressões urbanísticas e não vamos resolver o problema da acessibilidade aeroporto/cidade de Lisboa.

A questão central que tem de ser associada a este empreendimento é a ligação ferroviária aeroporto/Lisboa, e não falo de uma ligação qualquer! Tem de ser uma ligação ao grande instrumento de mobilidade na cidade, que é o metropolitano. Este é um outro factor, porque não se pode deixar as pessoas em Chelas, por exemplo.

Com isto quero dar a ideia de que a mobilidade tem de ser vista no concreto, com os instrumentos que já existem, e, em minha opinião, a complementaridade necessária tem de ser ferroviária com ligação ao metropolitano.

Quanto à questão do financiamento, como referi, o importante é termos em conta a duração do empreendimento, porque, quando estamos a projectar um empreendimento para durar 100 anos, vamos poder recuperar esse investimento e rentabilizá-lo em muito mais tempo do que se estivermos a pensá-lo para 50 anos, além de que, ao resolvermos o problema desta forma, livramos futuras gerações de enfrentarem o problema que hoje enfrentamos.

Como já aqui foi afirmado – e está escrito em vários documentos, nomeadamente num sítio da NAER que, salvo erro, se chama: “As perguntas mais feitas” –, pode concluir-se facilmente que este investimento é recuperável não só em receitas aeroportuárias como noutras áreas.

Por exemplo, a ANA está a procurar negociar, neste momento, com a Administração dos Portos das Ilhas de São Miguel e Santa Maria uns equipamentos que estão a ser construídos no porto de Ponta Delgada (de alargamento do porto). Isto pode parecer que não tem nada a ver, mas a verdade é que numa área geográfica muito reduzida, a ANA está a ver ali uma possibilidade de alargar o seu negócio.

Portanto, temos de ter presente não só a actividade aeroportuária, mas esta, tal como aqui foi dito por todos os oradores, vai aumentar necessariamente: mesmo as perspectivas mais pessimistas calculam que, à data da abertura do aeroporto, essa actividade vai aumentar cerca de 50%. Ora, tal significa que vai gerar receitas que permitirão recuperar este investimento. Falou-se aqui da questão dos fundos comunitários, mas devo dizer que, neste caso concreto, eles não têm grande expressão, uma vez que, segundo os documentos do Governo, espera-se uma participação de cerca de 170 milhões de euros, o que, num volume desta dimensão, não tem um peso significativo. Penso, por isso, que não pode ser um elemento decisivo nas opções que vierem a ser tomadas.

Para encerrar, devo dizer que discordo do que foi dito pelos oradores anteriores sobre a questão do modelo de gestão. As orientações estratégicas que estão definidas – com as quais, no fundamental, estou de acordo – visam, primeiro, facilitar a competitividade das empresas portuguesas e, segundo, aplicar taxas aeroportuárias competitivas que permitam a sustentabilidade económica do sistema.

Penso que a ANA, enquanto entidade pública, não vai querer matar a “galinha dos ovos de ouro” e, portanto, independentemente de parcerias para segmentos de negócios concretos, a ANA deverá manter-se como entidade pública de forma a evitar a tendência que surge, por parte de quem está a gerir, para praticar taxas e ter uma perspectiva que seja a do seu negócio e não a questão central para que deve servir o aeroporto, que é servir a economia nacional como um todo.

d

debate

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Com a vossa compreensão, passaríamos de imediato à fase de debate.

Registo treze pessoas inscritas para intervir, a quem darei a palavra, mas pedia-lhes que não demorassem mais de dois minutos a formular as questões. De seguida, os Srs. Convidados dariam as respostas em conjunto, seguindo, naturalmente, a ordem das intervenções.

Começo por dar a palavra ao Sr. Eng.º Demétrio Alves.

O Sr. **Eng.º Demétrio Alves**: – Muito boa tarde, gostaria de deixar duas questões para eventual reflexão dos membros que compõem a Mesa e dos participantes.

A primeira questão prende-se com o seguinte: os modelos de projecção de procura que conheço – três ou quatro – apontam, nos horizontes de projecto ou de estimativa temporal, para os 40 milhões de passageiros ou mesmo, num período de tempo mais alargado, para os 90 milhões ou 100 milhões de passageiros. Estes modelos de procura, estas curvas (bem ao estilo *take off*, sempre a subir) são, na maior parte dos casos, a repetição do passado. Isto é, uma projecção do passado, de há 15, 20 anos.

Ora, tendo em conta que hoje já ninguém põe em causa o pico do petróleo e tendo em conta que, apesar da opacidade do mercado do *jet fuel* e da sua pouca elasticidade, este mercado não pode deixar de ser sensível ao preço futuro dos destilados, deixaria a recomendação (que gostaria que fosse partilhada pelos especialistas e responsáveis políticos) de que, nestes seis meses que se aproximam, também fosse revisto o estudo da projecção da procura, porque se ventilarmos aqueles modelos que estão sempre correlacionados com o PIB e outros factores do mesmo tipo com o petróleo a 120/130 dólares o barril, penso que teremos tarifas bem superiores e teremos, com certeza, alterações no modelo de procura.

A segunda questão que gostaria de colocar é a seguinte: se tivermos em conta que, em 2002, ocorreu em Portugal o pico da construção civil de edifícios destinados à habitação (cerca de 120 000 fogos) e que hoje estamos a tender para um patamar de cerca de 40 000 fogos/ano, terá de haver – diria mesmo que isso é desejável – uma mudança de paradigma desta importantíssima indústria portuguesa, que é a construção civil.

Assim sendo, deixo duas ou três questões muito pontuais.

Em primeiro lugar, deixava a seguinte sugestão: que os terrenos da Portela, no futuro, por uma questão de interesse regional e nacional estratégico, e isto independentemente do que se vier ou não a fazer, se mantenham reservados para esta servidão durante algumas décadas, não só para imitar outras cidades europeias mas porque me parece pouco viável – e com isto não quero levantar qualquer processo de intenções.

Bom, de facto, acho muito simpática a ideia do “pulmão verde”, mas a sensação que tenho é a de que, rapidamente, ele pode transformar-se num “bife do lombo” do imobiliário, provavelmente contra os interesses dos próprios eventuais potenciais interessados, porque não acredito que haja mercado para tanta construção num país com 600 000 fogos devolutos.

Finalmente, termino com a seguinte consideração: qual seria o efeito de regulação e de reequilíbrio, tanto para uma racionalização do ordenamento do território como para uma regulação deste mercado fundamental, relacionado com o ordenamento do território, do imobiliário tanto económico como habitacional, que teria a colocação no mercado de 3 000 ha ou 4 000 ha de origem pública?

Penso que, por um lado, tal seria muito relevante para a normalização e prevenção de uma eventual bolha imobiliária e, por outro lado, poderia ter um bom efeito de “avancagem” económica e de competitividade portuguesa, tendo em conta a origem desse potencial terreno.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): –
Tem a palavra o Sr. Filomeno de Sousa.

O Sr. **Filomeno de Sousa**: – As duas primeiras perguntas que quero formular dirigem-se ao Sr. Professor Augusto Mateus.

Primeira pergunta: quanto custará a ponte ferroviária a construir para termos acesso rápido ao futuro possível aeroporto de Alcochete?

Segunda pergunta: haverá subsídios da União Europeia caso o aeroporto seja construído em Alcochete ou no Poceirão?

Ao Professor Manuel Porto, gostava de perguntar quanto tempo levará um comboio rápido de Lisboa a Ota e de Lisboa a Alcochete ou de Lisboa a Poceirão? Em termos de custo, qual será mais caro?

Quanto tempo demorará o estudo de impacte ambiental do aeroporto em Alcochete? Há ou não perigo para a aviação com as migrações das aves que se deslocam para o estuário do Tejo para nidificação?

Sr. Professor Diogo Pinto, uma vez que o senhor construiu o aeroporto de Macau em pleno oceano, digamos, gostaria que me dissesse se é ou não, tecnicamente, muito mais fácil construir o aeroporto na Ota do que em Macau.

Qual dos aquíferos é maior e tem mais importância, o da Ota ou o de Rio Frio?

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Muito obrigado pela concisão nas perguntas.

Tem, agora, a palavra o Sr. Vereador José Manuel Catarino.

O Sr. **José Manuel Catarino** (Vereador da Câmara Municipal de Alenquer): – Sr. Presidente, antes de mais, o meu muito obrigado à Assembleia da República por me ter dirigido este convite, coisa que, por exemplo, a nossa televisão pública, com muitas horas de debate sobre o novo aeroporto, nunca

fez. Estranhamente, a televisão pública nunca convidou os vereadores da Câmara Municipal de Alenquer para esses debates, situação essa que me deixa bastante triste.

Costumo dizer que vou ter o aeroporto no meu quintal, porque moro ali, e é bom que possa exprimir aqui também, em dois minutos, algumas palavras sobre este tema.

À partida, não sou totalmente contra que o novo aeroporto se faça na Ota ou na margem sul. Facilmente, qualquer um de nós tem capacidade para defender que a Ota é o melhor ou que a margem sul é o melhor. Pessoalmente, defenderia uma e outra posição. Mas muitas inverdades são ditas nestes debates. Não nos façam de mentes inteligentes, porque, na realidade, qualquer um defenderia uma situação ou outra.

Quanto a consensos sobre esta matéria, diria que são quase impossíveis, porque nem há consensos dentro dos próprios partidos, entre os próprios militantes do mesmo partido. E posso mostrar moções aprovadas em vários sítios, por unanimidade, a quererem o aeroporto na Ota, assim como também posso mostrar outras moções aprovadas por unanimidade, a não quererem o aeroporto na Ota. Por isso, consensos são muito difíceis.

Diria que há um tema de que nunca ouvi falar e que me deixa preocupado: nós, as pessoas de Alenquer, nós, os seres humanos que ali vivemos. Estão a dizer que o aeroporto vai para lá e que vão para lá mais uns milhares de pessoas. Sim! E o resto? Neste momento, temos 11 000 utentes do serviço público de saúde sem médico de família, dos 36 000 que são servidos, ou seja, um terço da população não tem médico de família; não temos escolas capazes para as nossas crianças; não temos acessibilidades em condições. E muitos destes temas nunca os vi contemplados em qualquer estudo! Alenquer precisa, hoje, de médicos, de centros de saúde e de escolas para fazer face à actualidade. Se forem para lá mais pessoas, o que vai ser da nossa vida? São reflexões sobre assuntos que penso que todos deveríamos fazer.

Há interesses económicos de um lado ou de outro, com certeza! Ouvi, há pouco, um Sr. Deputado dizer “Explique-me lá quais são os interesses económicos de um lado ou de outro”. Por amor de Deus! Sou um operário fabril, moro no campo e sei quais são. O Sr. Deputado não sabe?! Então, anda a dormir, não está a ver o problema! Todos sabemos quais são! Para terminar – e, se calhar, alarguei-me, porque gastei mais dez segundos – em relação a privatizar ou não a ANA, quero dizer que entendo que devem fazer o aeroporto, na Ota ou noutro lado, mas não devem entregar um sector estratégico, fundamental para a economia nacional, aos privados. Deixem estar a ANA como entidade pública, porque é assim que deve continuar, em defesa dos interesses de Portugal.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Tem, agora, a palavra o Sr. Rui Dias Costa.

O Sr. **Rui Dias Costa**: – Sr. Presidente, depois destas horas de reflexão, permitam-me que deixe aqui um curto apelo, que, aliás, vem na sequência do que foi transmitido por pessoas bem mais importantes do que eu, em função da confusão que se instalou na opinião pública e até por estarmos na Casa em que estamos.

O meu curto apelo passa, sobretudo, por solicitar que se abandonem quezílias de carácter pessoal ou institucional e se aproveitem todas as sinergias políticas e técnicas, que aqui têm sido demonstradas, para se encontrar a melhor solução para Lisboa e para o país.

Neste sentido, cumpre-me salientar a medida sensata assumida esta manhã pelo Governo, por intermédio do Sr. Ministro, no sentido de conceder mais um prazo de seis meses para as várias entidades e personalidades envolvidas, coordenadas pelo LNEC, encontrarem uma solução mais capaz para este complexo problema que, na minha perspectiva, e isto vindo

um pouco ao encontro do que aqui foi dito hoje, representa um compromisso geracional.

O Professor Manuel Porto parece não estar muito preocupado com os netos nem com os bisnetos, mas, quer queiramos quer não, é um investimento que terá, inevitavelmente, repercussão e projecção nas gerações futuras, quer em termos de custos, quer em termos de benefícios, e esperamos que sejam muitos.

Portanto, todas as condições e todos os pressupostos de rentabilização devem ser convenientemente ponderados para não comprometer este projecto. E aqui coloca-se, desde logo, a questão do retorno que foi referida pelo Professor Mateus.

Depois, em relação aos estudos, há uma dúvida que me tem assaltado.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Peço-lhe que coloque a questão, porque está a atingir os dois minutos.

O Sr. **Rui Dias Costa**: – É esta, Sr. Presidente, dos estudos.

De facto, é apontado, recorrentemente, pelo Governo, que só existe um estudo consistente e consequente em que já foram investidos cerca de 13 milhões de euros. Pergunto: porque é que não há mais estudos e porque é que o Governo, directa ou indirectamente, através da União Europeia, não financia ou subsidia outros estudos alternativos?

Para terminar, permita-me só uma questão, abstraindo-me de comentar outras, que foi colocada pelo Professor Manuel Porto e que é a questão da distribuição da população como justificação para o argumento da instalação na Ota.

Concordo com a maior parte dos seus argumentos e até partilho do seu entusiasmo pelos comboios e pelos carros eléctricos, mas não concordo com a questão de não considerar viável a implementação do aeroporto na margem sul pelo facto de não existir população em número importante.

Aliás, pareceu-me que entrou um pouco em contradição, porque de duas uma: ou, de facto, a população do interior está completamente estigmatizada – é assim e tem de ser assim, é uma espécie de fatalismo – ou, então, como o Sr. Professor, mais à frente, referiu, é necessário instalar estruturas produtivas nessas zonas para permitir que, efectivamente, a população aí ocorra, permitindo o reequilíbrio entre as margens. Não sei se houve alguma contradição da sua parte, agora, o que não me parece muito lógico é que se atribua a preferência à margem norte só porque aí há mais população.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Tem a palavra o Sr. Carlos Martins de Oliveira.

O Sr. **Carlos Martins de Oliveira**: – Sr. Presidente, há pouco, falei sobre aquíferos, sobre segurança de pontes e das encostas de Alhandra e sobre o ambiente, por causa dos sobreiros, de Rio Frio e defendi a posição de Rio Frio/Poçoirão como a melhor localização para o aeroporto, a zona fora dos montados.

Quero, no entanto, agora, acrescentar o seguinte: Alcochete tem a vantagem de ser do Estado, o que representa um encaixe financeiro muito grande para o Estado, muito superior, com certeza, às participações da Comunidade Europeia, que me parecem ridículas. Perante a diferença de custos entre um aeroporto na margem sul ou na Ota, as verbas dispostas pela Comunidade Europeia são uma gota de água, dado o elevado custo da Ota.

Portanto, parece-me muito bem que se estude Alcochete como alternativa. Conheço Alcochete, porque fiz a tropa em artilharia, pratiquei lá tiro com um *obus* 14 e tive o azar de me morrer nos braços um colega, com o rebentamento de uma granada de um *obus* 14.

Conheço aquilo mais ou menos e, por isso, tenho sérias dúvidas de que, de facto, Alcochete seja a melhor alternativa, por causa das acessibilidades, mas há, de facto, vantagens e há que ponderar sobre elas, porque são terrenos do Estado e, portanto, isso pode representar encaixe para o Estado, o que é importante numa situação de crise como aquela em que estamos. Aquela carreira de tiro parece-me ser perfeitamente obsoleta, não faz sentido para a Força Aérea e também não faz qualquer sentido para a artilharia de hoje. A artilharia, hoje, treina-se electronicamente, a Força Aérea treina electronicamente e talvez fizesse sentido, isso sim, uma carreira de tiro em zona montanhosa, porque é um cenário diferente, onde há dificuldades de voos rasantes, pelo que isso é que poderia ter interesse, mas, enfim, não sou da Força Aérea e nada tenho a ver com isso.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Agradeço-lhe que coloque a questão.

O Sr. **Carlos Martins de Oliveira**: – Sim, são só mais duas coisas muito pontuais.

Fala-se na questão do acréscimo de custos da ponte, no caso da margem sul e das portagens. Ora, isto é um disparate, porque quem conhece o contrato sabe que, se houver mais trânsito na ponte, a amortização será mais curta, será mais rápida e, portanto, o contrato de exploração será encurtado. Não há qualquer dúvida sobre isto!

Uma dúvida que tenho e que me pesa muito, e desculpa-se não tiver razão, mas, às vezes, nesta decisão sobre a Ota ou a margem sul, há questões não políticas mas partidárias que me revoltam. Vou falar com toda a sinceridade, porque é uma inquietação que tenho.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Peço-lhe que termine mesmo.

O Sr. **Carlos Martins de Oliveira**: – Parece-me que se as forças dominantes na margem sul não fossem do PCP e as da Ota fossem do PS, se calhar, a decisão tinha sido contrária.

Quer dizer, isto, para mim, não é argumento aceitável! Digo aqui, com toda a frontalidade, que sou do PS, não militante mas votante, e que, de facto, não aceito que isso seja argumento.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Peço desculpa, mas está a ultrapassar muito o tempo de que dispõe e nós temos de terminar. Tem a palavra o Sr. Comandante Sousa Monteiro.

O Sr. **Comandante Sousa Monteiro**: – Sr. Presidente, antes de mais, pela minha parte, não sou de nenhum.

Quero dizer o seguinte, talvez dirigido ao Professor Mateus, que é da nossa área: creio que ainda não há, consistentemente, a análise custo/benefício social. Falou-se muito esta tarde, estive a ouvir tudo, empenhadíssimo, até que se falasse nisso e falou-se de muita coisa – útil, sem dúvida, e esclarecedora – mas análise profunda de custo/benefício social não ouvi. Parece-me uma falha grave e, por isso, peço, a quem saiba – penso que a pessoa mais indicada é, talvez, o Professor Mateus –, que faça um pouco de luz sobre isto.

Em termos económicos, e para quem não sabe, isto consta do seguinte: saber o custo que as pessoas suportam e contrapô-lo – isto faz-se através de modelos econométricos, por exemplo, considerando variáveis exógenas e endógenas – aos benefícios que essa mesma população retira.

Isto costuma chamar-se a medida do excedente do consumidor e pode fazer-se! Ora, penso que, nesta altura do campeonato, como se costuma dizer, ainda não foi feito.

A segunda questão é uma consideração para o Sr. Professor Diogo Pinto.

Conheço todos os aeroportos que mencionou e que estão encravados nas cidades ou perto das cidades, mas deixe-me que lhe diga que com o mal dos outros posso bem. E a tendência é fazê-los desaparecer das cidades, por respeito às pessoas, por respeito a Quioto, por respeito a organizações internacionais. É isto que sucede em relação aos aeroportos que mencionou e que estão perto das cidades.

Agora, o Sr. Professor mencionou um caso particular que quero referir e que é, de facto, um caso peculiar: o London City Airport. Em primeiro lugar, esse aeroporto fica mais longe da cidade de Londres do que a Portela fica da cidade de Lisboa – bem mais longe!

Em segundo lugar, a pista é pequena e lá só operam aviões que, no máximo, transportam 70 passageiros. Ora, aqui opera-se com aviões (os Jumbo, designadamente) que levam 100 t de combustível, para viagens de longo curso, com quase 500 passageiros. Portanto, são coisas diferentes.

Por outro lado, Sr. Eng.º, o senhor, em Londres, nunca vê um avião a passar-lhe por cima da cabeça, ou seja, não é colocado em perigo, além de não ser afectado desta forma tão directa e tão drástica, em termos ambientais.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Tem a palavra o Sr. Deputado Horácio Antunes.

O Sr. **Deputado Horácio Antunes** (PS): – Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero agradecer a realização deste Colóquio organizado pela Assembleia da República.

Penso que é fundamental todos nós percebermos um pouco mais do que é importante em relação à construção do novo aeroporto de Lisboa, o que é algo que já ninguém discute, pois é absolutamente indispensável que um novo aeroporto seja construído. Neste caso concreto, o que estamos hoje aqui a debater é se a melhor localização será a sul ou a norte do rio Tejo.

Muitas questões têm sido aqui colocadas, desde logo, a da grande movimentação de terras que é necessário fazer na Ota. O Sr. Eng.º Diogo Pinto falou da sua experiência enquanto construtor responsável pelo aeroporto de Macau.

Por isso, quero perguntar-lhe se não se recorda das condições em que se chegava a Hong-Kong, onde o avião passava entre montanhas, até poder aterrar, junto ao mar, numa plataforma que ia pelo mar adentro. E se sabe ou não que, para se construir o novo aeroporto em Hong-Kong, foi preciso arrasar duas ilhas – duas ilhas que, ao mesmo tempo, eram duas pequenas montanhas – e que foi na confluência da destruição dessas duas ilhas que se construiu o novo aeroporto.

Por isso, quando se fala na movimentação de terras na Ota, penso que isso não é crucial para a discussão do problema.

Muito mais importantes são os elementos aqui trazidos pelo Professor Augusto Mateus, que nos fez ver a importância de, em primeiro lugar, configurar tudo aquilo que, em nosso entender, deve ter o aeroporto de Lisboa e, a partir daí, sim, ver então a sua localização.

No entanto, não podemos deixar de considerar que tudo isto é um problema de ruído. Se o Professor José Manuel Palma estivesse aqui, ele diria que o problema do ruído não está resolvido em relação a Rio Frio, nem, agora, à carreira de tiro de Alcochete.

Portanto, não posso deixar de dizer que, se a carreira de tiro já não existisse, ela hoje também estaria integrada a 100% na Rede Natura 2000 – não tenho quaisquer dúvidas disso. Por isso, o problema ambiental mantém-se, acrescido do facto de não apenas estar sobre um aquífero, mas ainda colocar o problema das aves – e esta é uma situação extremamente grave; se calhar, mais grave do que ter lateralmente uma pequena montanha. O que devo acrescentar, depois de ter ouvido não só o Professor Augusto Mateus, mas também o Professor Manuel Porto, é o seguinte: o aeroporto é para servir quem? Se 88% das pessoas que hoje utilizam o aeroporto de Lisboa estão a norte de Lisboa, então, porque é que vamos ter de alongar o seu percurso? Colocar o aeroporto mais longe, passando-o da margem direita para a margem esquerda do rio Tejo, será uma economia para o país? Vai dar melhores condições de competitividade e trazer uma outra rentabilidade ao país?

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Sr. Deputado, já gastou três minutos.

O Sr. **Deputado Horácio Antunes** (PS): – Termino, dizendo que é muito mau que, mais uma vez, tenhamos de discutir o aeroporto da Ota durante a campanha eleitoral para a Câmara Municipal de Lisboa.

Todos sabemos que é em Lisboa e no Porto que estão os *media* portugueses. E é a convergência destes interesses – de Lisboa, pois nenhum dos autarcas quer perder o aeroporto em Lisboa, e do Porto, que não quer ver um aeroporto mais próximo do Porto, como seria o da Ota – que faz este “bruaá” (e já não é propriamente o ruído, mas este “bruaá”). E é com estes “bruaás” que não conseguimos fazer nada em Portugal. Foi por isso que tivemos um homem que fez o Aeroporto da Portela, que foi Duarte Pacheco, e agora temos de ter um novo Duarte Pacheco

para decidir. Os técnicos já falaram e nós agora temos de decidir. É disso que o país precisa.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Tem a palavra o Professor António Brotas.

O Sr. **Professor António Brotas**: – Pedi a palavra essencialmente para referir uma afirmação do Augusto Mateus que me pareceu algo injusta. Ele disse que todo este processo tem tido o vício de discutir a localização antes de discutir o tipo de aeroporto. Na verdade, houve sempre gente que, desde o início da sua intervenção neste processo, teve presente o tipo de aeroporto e considerou que ele devia ser uma estrutura evolutiva, a construir por fases, com possibilidades de expansão muito grandes, para servir o país durante um século, substituindo ou complementando a Portela, e, em particular, para permitir ao país ter um *up* que lhe desse presença, no futuro, na aviação internacional.

Na verdade, se previamente tivesse sido discutido o modelo de aeroporto, a Ota teria sido liminarmente eliminada – e esta é a questão de fundo –, mas isso não aconteceu. E o Governo é que pôs o problema nestes termos: é na Ota ou em Rio Frio. Ora, isso induziu uma discussão talvez excessiva sobre a localização.

Mas temos de ir ao fundo da questão: do que é que este país precisa?

Senti na exposição do Augusto Mateus uma atitude optimista. Este país continua cheio de possibilidades e não podemos perdê-las.

Uma questão final diz respeito à privatização da ANA. Concordo inteiramente que nós precisamos de parcerias, mas permitindo ao Estado português, isto é, a Portugal, continuar a ser o dono da obra. Se fizermos um aeroporto faseado, é possível – caso a caso, fase a fase – negociar, contratar empreiteiros, entidades que são nossos parceiros internacionais, para nos auxiliarem no financiamento.

O que me choca é uma privatização selvagem, desculpem-me a expressão, da ANA. Acho que isso não tem sentido. Portanto, este assunto terá de ser discutido.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Peço-lhe que termine.

O Sr. **Professor António Brotas**: – Acho que ainda podemos ter um calendário de optimismo, que passa por sentir que isto está relacionado com os caminhos-de-ferro; que temos possibilidades de, na Cimeira Ibérica deste ano, apresentar uma proposta de consenso nacional, que será aceite pelos espanhóis, que é fazer imediatamente a linha de Badajoz a Rio Frio; que temos, depois, dois anos para estudar seriamente a travessia do Tejo, para definir os nossos traçados ferroviários e que temos, nesses dois anos, possibilidades de, com pessoas como o Professor Diogo Pinto e vários outros, estudar seriamente a questão dos aquíferos, para, daqui a dois anos, de um modo convincente, estudarmos e sabermos a localização do aeroporto.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Tem a palavra, por dois minutos, a Sr.ª Deputada Helena Pinto.

A Sr.ª **Deputada Helena Pinto** (BE): – Sr. Presidente, em primeiro lugar, gostaria de cumprimentar os oradores pela sua presença e pelas intervenções que aqui trouxeram, assim como todos os participantes neste Colóquio.

Sei que só disponho de dois minutos para intervir, tempo que vou tentar respeitar escrupulosamente, mas não posso deixar de iniciar a minha intervenção fazendo um comentário que as últimas intervenções me suscitaram, inclusivamente a do Sr. Professor António Brotas.

Se bem interpretámos a posição hoje aqui assumida pelo Sr. Ministro Mário Lino, o tempo de decisão ficou parado e temos, pelo menos, seis meses pela frente para questionar tudo isto. Não vale, pois, a pena continuarmos a bater na tecla de que temos de agir e que a decisão está tomada, porque, ainda hoje, pela boca do Ministro Mário Lino ficámos a saber que temos, pelo menos, mais seis meses para aprofundar este debate, o que me parece extremamente importante e de sublinhar. Depois, gostaria de colocar uma questão a todos os membros da Mesa, mas especialmente ao Professor Augusto Mateus, cuja exposição foi muito interessante e veio, inclusivamente, recolocar a questão num ponto anterior, quando o Sr. Professor referiu que devemos debater e encontrar as convergências num modelo de aeroporto. E, Sr. Professor, o que temos tido até hoje, quer no debate técnico quer no debate político, que é diferente, é a iminência de uma decisão tomada com uma localização certa e um determinado modelo de aeroporto que não é questionável. É esta a situação que temos tido até hoje! Felizmente, abriu-se hoje aqui a hipótese de tudo isto ser questionado e espero, sinceramente, que os seis meses cheguem para isso e para demonstrar tudo o que é preciso demonstrar.

Mas quero colocar-lhe uma questão que tem directamente a ver com a privatização da ANA. O Sr. Professor disse – e penso que bem – que temos vários aeroportos, mas que devemos ter um sistema, um sistema de gestão

integrada de todos os aeroportos (onde certamente também inclui os aeroportos das regiões autónomas), que são um serviço público essencial no nosso país, mas alguns dos quais têm défice.

Felizmente, a ANA, enquanto empresa pública bem gerida, consegue fazer esse acerto de contas. A questão muito directa que lhe coloco é esta: porquê privatizar a ANA? Será que neste sistema também ganhamos ou perdemos com a privatização da ANA? Será

que é exactamente necessário alienarmos... Bom, só um parêntesis: não sabemos qual é o modelo de privatização da ANA – e o Sr. Ministro tem sido aqui questionado várias vezes sobre isso. Não sabemos qual vai ser a percentagem do capital da ANA, só sabemos que é 50% mais um, mas poderá ir até aos 100% (o próprio Ministro Mário Lino já o reconheceu). Não sabemos qual é o perímetro de privatização da ANA, ou seja, não sabemos se, eventualmente, no futuro, ainda não teremos de pagar do Orçamento do Estado o défice dos aeroportos, nomeadamente das regiões autónomas. Portanto, no fundo, a minha pergunta é se esta privatização da ANA é exactamente necessária, tendo até em conta o modelo de aeroporto que aqui apontou.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Tem a palavra, por dois minutos, o Sr. Eng.º Pompeu Santos.

O Sr. **Eng.º Pompeu Santos**: – Gostava de trazer aqui novamente a questão das acessibilidades ao aeroporto. É que, a meu ver, a discussão não pode fazer-se simplesmente em termos de localização do aeroporto, mas deve integrar também as acessibilidades, particularmente a questão da rede TGV.

Já agora, questionava o que se passa com a passagem do TGV na Ota. Se bem se lembram, quando o projecto da RAVE foi apresentado, em Dezembro de 2005, dizia-se que o TGV passaria na Ota. Mais tarde, em Outubro de 2006, o projecto revisto da RAVE dizia que o TGV não passaria na Ota, passaria naqueles montinhos do lado esquerdo, a leste, e que, depois, haveria ali a estação, qualquer coisa que ligaria à linha do Norte, etc.

A NAER não se conformou e apareceu, mais tarde, com um novo *lay out*, segundo o qual o TGV já passaria na Ota.

É que todos estão cientes da dificuldade que há em fazer túneis naqueles terrenos, em lodos e em aterros. Devo lembrar que ainda não há soluções técnicas viáveis para realizar túneis em zonas sísmicas, em solos aluvionários – não há! E se falamos de túneis, devemos lembrar-nos que temos uma má experiência com túneis em terrenos desse tipo. A nossa experiência é um túnel de 300 metros, ali no Terreiro do Paço, que está encalhado há sete anos – e não sei quando estará em condições de funcionar.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Peço-lhe que conclua, Sr. Engenheiro.

O Sr. **Eng.º Pompeu Santos**: – Concluo já.

Ora, isto também se aplica às acessibilidades, no caso de uma localização do aeroporto na margem sul. E, sendo esse o caso, tenho ouvido sugestões de que o TGV entraria em Lisboa através de túneis por baixo do rio Tejo. Mas, então, o problema colocar-se-ia, uma vez mais, nestes termos: ou ele vai lá abaixo, a cotas de menos 80, menos 90 ou menos 100 ou, se vem cá à superfície, que era o que dava jeito, não temos solução técnica para isso, arranjam os mais um *Tolan*.

Além disso, em Lisboa, temos um problema adicional. Por exemplo, já ouvi sugestões no sentido de se colocar a estação central do TGV, em Lisboa na Portela. Sabem qual é a cota da Portela? É a cota cento e tal! Com mais 80 dá 180. Aos declives que o TGV permite, que é de 18 por 1 000, precisamos de 10 km para vir debaixo do Tejo para a superfície! Onde é que vamos parar? A Loures, provavelmente!

Gostaria que as pessoas, quando fazem sugestões ou propostas nestas matérias, as apresentassem de uma forma consistente e sólida, com soluções e estimati-

vas de custo, porque acho que é tempo de se porem as cartas em cima da mesa: continhas, desenhos à escala, custos, tudo! Só assim se pode tomar decisões com pés e cabeça.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Tem a palavra o Sr. Dr. Gabriel Gonçalves.

O Sr. **Dr. Gabriel Gonçalves**: – Boa tarde, Minhas Senhoras e Meus Senhores.

Quero começar por dizer que penso que vimos aqui debater duas coisas: Ota, sim ou não? E, no caso de ser não: onde vai ser o novo aeroporto?

Vou repetir um facto evidente, já referido várias vezes: não há nenhum estudo que recomende a Ota. O estudo de 1972 não recomenda a Ota, o de 1982 não o faz, o de 1994, que não está no sítio da NAER, também não o faz, o de 1999, da Aéroports de Paris, conforma-se com a homologação dos Estudos Preliminares de Impacte Ambiental (EPIA) feitos pela Ministra. Mas a Comissão de Avaliação de Impacto Ambiental diz textualmente que os EPIA têm deficiências em vários parâmetros.

Sou jurista e embora, infelizmente, a minha especialidade não seja Direito Administrativo, tenho estudado muito intensamente o Direito Administrativo para chegar a uma conclusão: tenho receio de que este procedimento administrativo, com base numa Comissão que diz que os EPIA não são fiáveis, possa ser anulável. Teríamos, assim, a feitura de um aeroporto que não assenta nem em qualquer estudo de engenharia nem em qualquer percurso jurídico legal.

Está a ser distribuído um abaixo-assinado subscrito por 114 professores do Instituto Superior Técnico que diz o seguinte: "Os abaixo-assinados vêm solicitar que sejam realizados estudos que permitam definir qual a melhor localização de uma infra-estrutura aeroportuária para a zona de Lisboa que tenha capacidade de expansão para todo o século XXI".

A Ota tem 1 800 ha. Em 1972, através de uma das consultoras contratadas pelo Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa, a área mínima era de 4 500 ha e a área máxima de 21 000 ha. O que é que se passa, 35 anos depois? Encolhemos o país? No relatório de 1972, não se fala uma única vez de *hub* ou de placa giratória, fala-se de um aeroporto, e, em 1972, queríamos um aeroporto com 4 500 ha – hoje 1 800 ha chegam. Queria dizer, acerca da colisão com aves, que a questão não é de saber se o risco é maior em Rio Frio, na margem sul, do que na Ota. O risco pode ser maior, temos de perguntar se o risco é admissível. Quanto ao aquífero, julgo que está escrito que o índice DRASTIC é o mesmo. Acho que temos de estudar o que é o índice DRASTIC, isso é fazer o trabalho de casa. Quanto a termos dois aeroportos, isso nunca será possível na Área Metropolitana de Lisboa. É fazer as contas e pensar que daqui a 40 ou 50 anos temos traço para dois aeroportos. A Ota não durará, na melhor das hipóteses, mais do que 20 ou 30 anos, e eu não queria que por esta hora, daqui a 30 anos, os meus filhos e os vossos netos estivessem a discutir a mesma questão.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Tem a palavra o Sr. Pedro Couteiro.

O Sr. **Pedro Couteiro**: – Sr. Moderador, Srs. Deputados, Concidadãos: Gostava de fazer uma reflexão um bocadinho mais generalista, porque parece-me que este caso, que finalmente chegou a bom porto hoje de manhã, revela a forma como as decisões são tomadas em Portugal. É que, para a decisão de um grupo de iluminados políticos à mesa de qualquer restaurante, há sempre, depois, uma decisão de um grupo de técnicos ou de uma empresa de “vão de escada” que a vai

sancionar. Esses técnicos, depois, nunca são “chamados à pedra”, nunca são punidos.

Agora coloca-se a questão de Alcochete. Parece bonito, vamos lá ver o que é que se passa com o estudo de impacte ambiental. E não é por causa dos passarinhos, que são bonitos, é porque o risco de colisão é, de facto, uma questão muito séria. E a questão do aquífero também é muito séria. Mas, parece-me o seguinte: Rio Frio, nunca; Ota, por favor, não; Alcochete, talvez seja uma boa solução. Espero que seja, mas ninguém pode tomar a decisão antes do estudo, e é isso o que se passa sempre em Portugal, o que é uma vergonha.

Ontem foi o Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas. Portugal é uma nação, as pessoas põem bandeiras à porta por ocasião dos campeonatos de futebol – é uma nação, há um sentimento nacional –, mas não é um país, é um local mal frequentado. Eu gostava que Portugal começasse a assemelhar-se a um país, mas isso pressupunha que estas questões dos técnicos, dos engenheiros, dos políticos, se adaptassem aos tempos modernos, porque parece-me que todas estas questões são prementes. O mundo mudou, os engenheiros e os políticos, e os engenheiros políticos, que os há demasiado, é que não.

Eles mudarão a bem ou a mal com luta social. Represento aqui a coordenadora dos afectados pelas grandes obras hidráulicas, que, a partir de ontem, pretende ter uma secção em Portugal, sendo eu o seu representante. Garanto-vos que outras decisões, como a questão da destruição dos últimos rios de Portugal, já tomadas de forma completamente ilegal, serão questionadas. E espero que este exemplo do aeroporto, que, finalmente, chegou a bom porto, seja forma de gerar uma onda de indignação de base, como, no sábado, o texto de Clara Ferreira Alves no *Expresso* bem o indica. Estamos fartos de Cíceros. Os Presidentes de Câmara não são pagos para fazer *stand-up comedy*. E, francamente, vamos tentar ser um país.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Jesus.

O Sr. **Deputado Fernando Jesus** (PS): – Sr. Moderador, Srs. Participantes, Srs. Convidados: Quero gastar estes dois minutos numa questão que está associada à temática da construção do novo aeroporto, que é a da privatização da ANA. Sou do Porto, onde se discute muito estes temas e onde há mesmo posições públicas sobre esta matéria. Nomeadamente, a Associação Comercial do Porto, bem conhecida, e outras entidades (não é apenas esta), questionam a privatização da ANA associada à construção, por um lado, e, por outro lado, até defendem que deve haver uma entidade regional para gerir apenas o Aeroporto Francisco Sá Carneiro.

Se não fosse pedir demais, gostaria de solicitar à Mesa que nas respostas se pronunciasse um pouco sobre isto, porque também faz parte do debate e é capaz de ser interessante para ficarmos todos mais esclarecidos sobre o que pensam os nossos palestrantes neste painel.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Tem a palavra o Sr. Alexandre Patrício Gouveia.

O Sr. **Alexandre Patrício Gouveia**: – O debate público que tem havido nos últimos meses permite-nos já hoje retirar algumas conclusões em termos de comparação entre o aeroporto da Ota e o da margem sul. Em termos

ambientais, o aeroporto da Ota implicaria o aterro de três ribeiras e a destruição de um monte. Esses problemas não se colocam na margem sul.

Em termos de custos, o custo do aeroporto na Ota é cerca do dobro de um aeroporto na margem sul, nomeadamente em Alcochete. É uma comparação entre 2 000 milhões de euros e 4 000 milhões de euros.

Em termos de inauguração, que é um outro argumento que se utiliza, o aeroporto na margem sul permitirá uma inauguração mais rápida do que na Ota, porque não tem de se perder três anos em trabalhos preparatórios para aplanar e terraplenar o terreno.

Em termos de turismo, uma das vantagens de Lisboa é ter um aeroporto próximo da cidade, o que nos permite concorrer com sucesso com outras cidades europeias.

Se o aeroporto da Ota for feito, passamos a ter o pior índice em termos de distância, porque passaríamos a ter um aeroporto que dista 54 km do Marquês de Pombal, o que bate o recorde na Europa, com excepção da Islândia, que, por razões ambientais, não teve outra alternativa. Ficaríamos com o pior *track record* na Europa, com uma consequência que seria inevitável: os voos *low cost* deixariam de querer vir a Lisboa com esta situação, pura e simplesmente.

Temos também um outro critério, que tem que ver com o tráfego aéreo. Julgo que aqui há unanimidade dos pilotos em que qualquer aeroporto na margem sul é preferível em termos de abordagem da pista e de aterragem do que a Ota.

Portanto, aqui não há qualquer discussão, porque há unanimidade por uma vertente que é extremamente importante. No aeroporto da Ota só são permitidas abordagens à pista no sentido sul para norte, o que não acontece na margem sul, em que qualquer pista podia ser abordada em qualquer direcção.

Mas pode ainda referir-se que o aeroporto na Ota estaria mais próximo da margem norte do Tejo. Não é verdade, porque em Alcochete o aeroporto ficará, quando muito, a 28 km de Lisboa, mas ficará também mais próximo de localidades importantes como Mafra, Sintra ou Cascais. E, portanto, pelo critério da proximidade da capital, o aeroporto de Alcochete é seguramente preferível.

Pergunta-se, então: se todos os critérios apontam para a margem sul, porque é que se fala e se insiste na Ota? Penso que até hoje só tem havido um critério no qual a Ota ganha com grande margem: a insistência do Ministro Mário Lino. Esperemos que isso tenha mudado hoje e que uma decisão que afecta os portugueses, não só nos próximos dois anos, mas nos próximos 60 ou 80 anos, possa ser alcançada com consenso entre os principais partidos portugueses, porque basear-se-ão seguramente na comunidade científica.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Quero agradecer aos participantes, que foram concisos na colocação das perguntas e que permitiram que, em menos de meia hora, tivéssemos aqui 14 intervenções com perguntas.

Passo, desde já, a palavra ao Sr. Professor Augusto Mateus, que sei que está atrasado para ir ao Porto (ainda não tem TGV para ir ao Porto).

O Sr. **Professor Augusto Mateus**: – Vou de avião.

Sr. Moderador, peço desculpa desde já por ter de sair depois de falar. Não é por falta de respeito, é por um daqueles problemas que deviam ter outra solução. Tenho de estar às 20 horas no Porto – já não vou estar – e vou usar aquela solução menos racional, que é a única que me permite lá chegar aproximadamente a essa hora.

Gostaria de começar pela primeira de muitas questões que foram levantadas e que é a mais simples.

Obviamente, as pessoas que me conhecem bem sabem que não tenho grandes traços de arrogância, mas também não tenho grandes traços de atrapalhão quando acho que posso ser útil e que tenho razão. E, portanto, concordo com o que disse o meu amigo António Brotas, mas, obviamente – e não quero discutir isso porque há muitas pes-

soas com grande qualidade que têm trabalhado nessa área –, uma coisa é conceber a infra-estrutura aeroportuária (e, desse ponto de vista, o que está desenhado para o novo aeroporto de Lisboa pelos consultores da NAER é interessante e corresponde àquilo que é um pouco o senso comum nessa matéria), outra coisa é a forma de conseguirmos ter 1 500 e não 500 empregos por cada milhão de passageiros, e esta é a questão central. E essa questão não tem que ver com a infra-estrutura, tem que ver com a operacionalização da infra-estrutura e com a captação de um conjunto alargado de actividades.

Portanto, desse ponto de vista, no que respeita aos modelos de procura – e isto permite-me responder à questão da privatização, que preocupou, e muito bem, tantos intervenientes –, os fluxos relevantes são aqueles que se disputam, não são os fluxos que se têm.

Um dos problemas das sociedades em que vivemos é a novidade e o emprego, que fazem a qualidade de vida das pessoas, terem de ser ganhos todos os dias. E nós não temos hoje ciclos de vida dos produtos, ciclos de vida das tecnologias, ciclos de vida das empresas que nos garantam grande estabilidade no emprego e, portanto, temos de a construir com inteligência social com novos modos de regulação.

O meu ponto de vista é que não temos nenhum fluxo de passageiros garantido, temos de ir disputá-lo. E para disputarmos esses fluxos precisamos de agregar muitas actividades numa infra-estrutura aeroportuária para a converter numa cidade aeroportuária, como tenho insistido.

E, atenção: se os fundos estruturais, os fundos de coesão, não são relevantes para construir a infra-estrutura aeroportuária, são relevantes para convencer empresas públicas, privadas, da economia privada, da economia social, que disputam estas coisas numa lógica muito concorrencial, a

instalarem-se nessa infra-estrutura aeroportuária. Por isso, insisto que o mapa dos fundos estruturais é muito relevante para a escolha da localização.

Dito isto, o que é que acho? Para os que não querem perder muito tempo, consultem o sítio do que evoluiu a partir da ANA espanhola para a actual gestora do sistema de aeroportos espanhóis e vejam a ambição de Barcelona: cerca de 3 000 milhões de euros para terem 40 milhões de passageiros, em 2025. Desses 3 000 milhões, está previsto um valor de 2 750 milhões de euros (vai deslizar, aliás, desliza sempre, o que é preciso é controlar esse deslizamento), dos quais 250 milhões são de fundos públicos, um pouco como o modelo que temos pensado aqui.

Portanto, insisto que o problema não é o volume do investimento, é se esse investimento se transforma em despesa sem retorno. E não podemos pensar de forma pequena, temos que pensar de forma grande.

Sobre os modelos de procura, diria que, obviamente, não podemos prever o preço do petróleo. Com algum bom senso, o preço do petróleo vai manter-se não muito elevado em termos reais e podemos esperar evoluções tecnológicas que não nos vão diminuir a mobilidade global, que é, hoje, uma peça essencial da nossa civilização.

Por isso, estou de acordo com o Demétrio Alves do ponto de vista de esses elementos serem colocados a longo prazo, mas isso vai no sentido de o que estamos a discutir ser flexível, poder ter zonas de flexibilidade e reservas de expansão significativas. Diria que se Madrid aponta para 70 milhões e Barcelona para 40 milhões, no horizonte de 2025, Lisboa não pode ficar muito atrás, deve ficar um pouco atrás.

Depois, gostaria de dizer que é muito útil para Portugal comparar-se com a Holanda e a Bélgica, mas, se começar a preencher o território português com o da Holanda e o da Bélgica, começo no Algarve e não

chego ao Douro, e aí tenho dois aeroportos completamente diferenciados, com personalidade completamente diferente. Não estou a falar do que disse o Manuel Porto. Estou a falar do território, da dimensão. A Bélgica e a Holanda têm 26 milhões de habitantes, mas são mais pequenas do que Portugal que fica abaixo do Douro – é só isso que estou a dizer.

Em relação à procura, a lógica é mais responder à procura que vem aí do que fazer contas sobre a procura que já temos e que podemos perder se não formos competitivos.

Quem quiser defender uma localização excêntrica, tem uma enorme oportunidade, que é, oferecendo um *handling* excepcional, recupera-se grande parte da proximidade da Portela actual em relação aos destinos no centro de Lisboa, uma vez que o *handling* na Portela faz perder muito tempo.

Sobre a análise custo/benefício que me foi pedida, infelizmente ainda não há um estudo de avaliação de um novo aeroporto, do ponto de vista do seu impacto económico e social, e só pode haver quando a decisão estiver bem conformada e bem configurada. Será feito nessa altura, não tanto para outra coisa que não seja garantir que sabemos aproveitar este investimento estruturante ao longo de muitas décadas.

Vou dizer basicamente o que é preciso fazer: é preciso estudar os efeitos directos, que são os da actividade. Gero empregos directos, gero empregos induzidos e gero empregos indirectos. Os directos são no perímetro do aeroporto, que pode ser mais ou menos largo, mas tem de ser razoavelmente largo. Um dos grandes limites da Ota é a limitação do perímetro do aeroporto. Depois, há efeitos de arrastamento a montante; tratando-se de uma infra-estrutura que puxa pela economia, vão ser dirigidos às coisas onde estão: Leiria e Marinha Grande não vão mudar de sítio, o coração de Lisboa também não, nada vai mudar de sítio, são efeitos que dialogam com o que existe.

Há ainda efeitos induzidos, que são efeitos gerais de expansão da actividade económica, produzidos pelo progresso que esta infra-estrutura, para este investimento estruturante, dê ao crescimento do país e são os mais interessantes. São os efeitos que chamamos "para a frente", os chamados *forward linkages*, ou seja, os jogos de oferta que geram procura. Temos uns ainda mais interessantes, que são efeitos pinça, que é a oferta que gera procura, que gera outra oferta, que gera outra procura. São os efeitos dinâmicos ou catalizadores. Aliás, o Diogo referiu isso, e bem, na sua exposição. Temos um aspecto fundamental, que é a dos efeitos cumulativos. Hoje falamos todos de capital humano. Porquê? Porque não podemos falar de recursos humanos. Se os recursos humanos não se transformam em capital humano, não são recurso. Têm de ser geridos ao longo do tempo, com qualificação, com formação, com aprendizagem ao longo da vida. Portanto, os principais efeitos são os globais – é disto que falamos e é muito complexo.

Insisto: se acertarmos podemos criar, tudo somado, mais 10, 15, 20 000 empregos, ao longo de 10, 15, 20 anos. São muitos milhões de valor criado, são muitos milhões de impostos pagos, o que compensa a ousadia que posamos ter em pensar de forma grande.

Sobre a privatização, vamos lá ver: sector público democrático para a eficácia e sector privado moderno para a eficiência. Isto é, preciso de regular e preciso de garantir a coesão nacional e a coesão territorial. Todo o território do país tem de beneficiar: Porto, Lisboa, Açores, Madeira e Algarve. Espanha não se atrapalha nada em ter um grande aeroporto em Málaga – muito interessante é ter excelentes aeroportos nas suas zonas turísticas, como nós temos.

Portanto, precisamos de um sistema onde a regulação fixe grandes objectivos de eficácia, isto é, resultados. Não interessam grandes papéis a dizer que tem de ser assim, interessa é garantir que acontece assim. Em Portugal, preocupamo-nos muito com as condições e pouco com os resultados. Costumo dizer, a brincar, que me interessa mais o aspecto da pessoa que sai do cabeleireiro do que as condições de funcionamento do cabeleireiro.

O que me interessa é que haja coesão territorial em Portugal e que o modelo a sirva.

Por conseguinte, é partir das preocupações contra as privatizações selvagens, a favor da regulação, mas ela faz-se fixando condições de eficácia. Depois, temos de ir buscar as condições de operação eficiente. Portanto, para mim, o modelo de privatização é basicamente construído assim: no topo está a regulação que tem aqui uma oportunidade de ouro, que é a fixação dos termos da concessão e da construção. Se eu fixar com grande rigor o aeroporto que deve ser construído, as oportunidades que devem ser geradas, as obrigações que quem ganha a privatização tem de cumprir, o modelo de acompanhamento permanente em que essas obrigações não são meramente papel, são realidade permanente e, depois, numa lógica de jogo de soma positiva, numa lógica de oportunidades, dar oportunidade, em parceria com operadores nacionais e internacionais, à criação de muito eficiência submetida às regras dessa regulação. Por isso, não parece haver qualquer contradição entre uma regulação que acautela democraticamente o interesse geral do país e uma privatização, que, submetida a essas regras de regulação, garante o máximo de eficiência operacional e empresarial. Hoje em dia, construir um aeroporto, operá-lo, é talvez a coisa mais exigente que existe em matéria empresarial. Todo o mundo, que tem as coisas a correrem bem, optou por isto.

Portanto, é preciso haver um grande cuidado nas regras da privatização e é um momento-chave para uma boa regulação e não um modelo burocrático ou administrativo em que a regulação se afunda em aspectos de detalhe.

Temos uma oportunidade fundamental...

Diga? Tudo é polémico. Não quero impor a minha vontade a ninguém, mas parece-me tão cristalino. Somos 10 milhões de habitantes. Como dizia o Manuel Porto, vou meter-me agora no meu carro e vou quase cumprir, com um bocadinho de sorte, o horário que tinha no Porto. Podemos percorrer Portugal continental – Norte, Sul, Leste, Oeste – em muito menos de um dia. O que é que quero dizer com isto? Qual é a vantagem do sistema? Porque é que temos multibanco? Porque é que temos Via Verde melhor do que outros povos mais desenvolvidos? Porque somos pequenos e porque criámos sistemas mais fáceis por sermos pequenos.

Portanto, se vamos destruir a nossa capacidade de gerar sistemas, vamos apoucar tudo isto.

O que é que podemos fazer no país a favor do norte e do Porto, que são fundamentais para o nosso desenvolvimento? Ajudar o Porto e o norte – particularmente o norte litoral, que é um bocadinho diferente do norte não litoral, que está na região norte (não vamos discutir isto aqui agora, mas toda a gente sabe do que é que estou a falar) – a perceber que, com a mudança das

parcerias globais com Portugal do Reino Unido para a Alemanha e para a França e agora para Espanha, a região de Portugal que menos se adaptou foi exactamente a cidade do Porto e a região do norte litoral, que se tinham afirmado no nosso país com grande vocação exportadora, do ponto de vista dessa ligação secular com o Reino Unido como nosso principal parceiro. Isso morreu e parte das dificuldades do norte têm a ver com esta situação.

Por isso, sem dúvida, que não é parcial, é um sistema, mas é um sistema onde Açores, Madeira, Algarve, Lisboa e Porto possam ter uma voz e onde isto possa ser fixado num contexto em que satisfaçamos necessidades de coesão territorial. Destruir o sistema é perder eficiência e com a regulação e as oportunidades de negócio damos possibilidade a todos poderem participar.

O mundo geral é a diversidade e muitas cores – e a Europa ainda mais. Gostaria de aproveitar esta oportunidade para felicitar o Ministro Mário Lino pelo que disse hoje de manhã. Penso que todos os portugueses (os que aqui estão e os outros) deviam acompanhar o espírito da sua declaração, que é, na minha opinião – e creio não estar a forçar nada –, o de dar uma oportunidade à qualidade da decisão. Ou seja, fazemos um esforço para termos uma decisão com mais qualidade, sem bairrismos, sem localismos, sem cada um ter o seu modelo de aeroporto, como referiu o José Manuel Palma. Considero que isso é fundamental.

Portanto, deveríamos esquecer um bocadinho o passado recente e concentrarmo-nos no futuro próximo que o Governo nos apresentou. É uma oportunidade para o país, para todos nós e devíamos fazer força nisso. Nessa linha, gostava de terminar respondendo a perguntas que me foram postas, basicamente à seguinte: o nosso modelo de projectos públicos é o de não saber gerir a pressão sobre as oportunidades que abrimos: a ponte 25 de Abril, a ponte Vasco da Gama, o metro a caminho de uma estação central que não temos. Temos algumas debilidades. Não temos estação central de caminho-de-ferro em Lisboa, enquanto outras cidades têm. Estou totalmente de acordo com a lógica integrada das acessibilidades, mas precisamos de resolver alguns problemas estratégicos que estão por resolver e precisamos de ter soluções equilibradas e, em cada momento, temos de sacrificar alguma coisa para as ter.

Portanto, o que disse o Ministro Mário Lino, segundo a minha interpretação, foi que iríamos poder pensar de uma forma mais integrada para ter qualidade de decisão e, portanto, vamos dar essa oportunidade, não continuando a impor a nossa solução para o aeroporto, mas convergindo no que seja preciso. É aglutinar forças, é ter força para fazer.

Volto à minha total simpatia com o Presidente da Câmara de Rio Maior, com o que ouvi do de Alenquer e com o que ouviremos de qualquer autarca aqui presente, que se prende com a urgência de decisões e de dar oportunidade a que as pessoas possam satisfazer as suas necessidades.

Dou uma nota final. Não se trata de fazer muito mais estudos, mas de decidir em relação a algo que nos leva seguramente até 2050 com o máximo de controlo da incerteza, sem ilusões que vamos ter controlo total da incerteza e sem ilusões de que vamos fazer unanimidade nacional.

Vai sempre haver vozes contra. Em Madrid, a ampliação de Barajas custou mais do dobro do que estava previsto, deslizou imenso, e para o fazer foi preciso mudar o PDM várias vezes, foi preciso quase um inferno à volta de soluções ligadas ao ruído, realojar pessoas. Enfim, não há nenhum modelo... Se pensarmos no modelo de Arlanda, em Estocolmo, houve uma polémica muito parecida com a nossa. O aeroporto fica a norte da área metropolitana, toda a gente a sul desta área se sentiu mal e o Ministro de então disse

que, por razões de eficiência, que, se fossem reequilibrar ficariam com o norte e o sul muito contentes e com um péssimo aeroporto. Portanto, mais valia fazer um bom aeroporto e reequilibrar o norte e o sul de outra maneira.

Portanto, tudo tem a sua equação, cada região tem a sua personalidade. No essencial, precisamos de um bom aeroporto, de um aeroporto muito competitivo, construído com o máximo de flexibilidade. Se percebermos isto, escolheremos a localização da melhor maneira.

É possível fazer o aeroporto na Ota com limitações. Se houver mais dois ou três sítios, o que é perfeitamente possível encontrar, um dos quais, que agora está na crista da onda, é o Campo de Tiro de Alcochete, vale a pena estudar e verificar se é melhor, se é pior, que vantagens tem. Isso é absolutamente decisivo.

Precisamos de fundos estruturais para atrair empresas internacionais, para favorecer as pequenas e médias empresas portuguesas destas áreas a aproveitarem esta oportunidade e precisamos de ter uma gestão do aeroporto como uma grande empresa.

Desse ponto de vista, precisamos de ter, como não tivemos até aqui, uma decisão estratégica pública de regulação que imponha o interesse democrático nacional e dê uma grande oportunidade a que interesses privados sujeitos a essa regulação se possam afirmar, fazendo o que de melhor podem fazer, que é a eficiência na gestão, a criação de emprego e agarrar oportunidades. Este é o desafio que temos pela frente.

Há uma oportunidade, que foi aberta pelo Governo hoje de manhã, que todos devíamos agarrar, moderando críticas, moderando diferenças e acentuando a convergência no que é absolutamente essencial: um aeroporto competitivo ao serviço de uma região de Lisboa muito mais desenvolvida e muito mais útil ao país.

Deixo uma nota final, porque não gosto de fugir a polémicas.

Há pessoas que respeito muito e de quem sou muito amigo, por exemplo, o Manuel Porto, o Eng.º João Cravinho, o Professor Jorge Gaspar, e podia dar mais exemplos. São pessoas altamente respeitáveis, o país deve-lhes muito.

Essas pessoas acentuam uma coisa que é verdade: temos a população concentrada de Setúbal a Viana do Castelo, na expressão de uns, de Setúbal a Braga, na expressão de outros. Eu próprio, se forem ver coisas escritas por mim, fartei-me de escrever coisas a dizer Setúbal–Braga, mas descrevendo a

realidade. Passar daí, de Setúbal ou de Viana do Castelo, a uma cidade de 7 milhões, não é possível.

Existe uma região transnacional em construção, que agrega à Galiza parte do que está a sul do Porto. Essa é uma grande oportunidade que o Porto tem para reconstruir a sua competitividade e para reconstruir a sua afirmação internacional, e o país deve ajudar a região do Porto a fazê-lo.

Existe, por outro lado, a região de Lisboa, que é uma das grandes regiões-capitais da Europa, que precisa de se afirmar e pode afirmar-se à escala europeia.

Portanto, não quero ter razão mais uma vez, pelo que "parto ao meio". "Parto ao meio", numa lógica que não é pelos quilómetros, é, por exemplo, para valorizar aquilo que é o reencontro de Coimbra com as ciências da vida, com o mundo universitário, com a investigação, como sua grande alavanca de progresso e não para diminuir nada que esteja no Centro.

Por isso, do ponto de vista do modelo estratégico, acho que é errado não encontrar para a região do Porto um novo desígnio e uma nova oportunidade de afirmação e para a região de Lisboa, como região capital, uma afirmação fundamental através do seu novo aeroporto.

Desse ponto de vista, na Portela, temos 20% de passageiros domésticos, o resto é europeu e internacional, mas claro que também envolve portugueses. Portanto, obviamente, os inquéritos têm de ser ponderados com os pesos das diferentes intervenções.

Assim, creio que, em ordenamento do território, equilibrando gerações, como já foi dito, e equilibrando territórios, temos de ser capazes de fazer aqui uma coisa sábia, matemática, de bom senso (uma coisa que me ficou de uma reunião na Ordem dos Engenheiros), em que equilibramos tudo isto, ou seja, respeitamos o passado e agarramos oportunidades do futuro.

Se só olharmos para o passado, damos cabo das oportunidades do futuro. Se formos a correr, género "barata tonta", para as oportunidades do futuro, não respeitamos o passado. Portanto, podemos entender nisto: fazer o melhor aeroporto possível numa localização que equilibra gerações e territórios, assim oferecendo novas oportunidades a este desenvolvimento.

Confundir tudo isto, na miragem de uma grande faixa litoral que nos avantajaria face a Espanha, facilmente se percebe que é uma miragem que não faz muito sentido.

Depois, também não podemos não reagir positivamente, mas não criticamente, aos objectivos que os outros Estados traçam.

Espanha quer fazer uma cidade muito grande em Badajoz, e vai fazê-lo, porque é a maneira de desenvolver a Estremadura espanhola, e nós devemos dar o nosso apoio, do ponto de vista, não de nos metermos nisso, mas de tomarmo-lo como um dado que, à semelhança do preço do petróleo, entra nos nossos modelos. Portanto, não é tomar partido a favor nem contra, é perceber que isto se faz com interacção.

Não quero agredir ninguém nem dizer que tenho razão, mas, no nosso país, é um sistema de aeroportos com esta configuração que temos de montar; sobretudo, se temos a grande oportunidade de fazer isto, façamo-lo.

Viena de Áustria e Bratislava da Eslováquia estão a construir uma grande área metropolitana sozinhas, vão colaborar intensamente nisso e não se sentem minimamente diminuídas.

Onde podemos aglutinar, aglutinamos. Com um bocadinho de batota nestas condições das nossas "medições particulares", desde a ponta de Viena de Áustria que mais me interessa à ponta de Bratislava que mais interessa, distam 20 km, o equivalente a Lisboa-Cascais. Se fizer as contas bem feitas, não é bem assim, mas acaba por ficar muito perto.

Portanto, insisto: o Porto é uma região transnacional com a Galiza, uma coisa importantíssima para reequilibrar a Península Ibérica e para permitir ao Porto avançar muito. Por outro lado, Lisboa é uma capital europeia que precisa de uma grande infra-estrutura de internacionalização que ajude todo o país.

Se fizermos isto, resolve-se a equação de uma coisa que é muito importante – e, com esta, termino.

No dia em que verificamos que uma Lisboa muito mais forte internacionalmente é muito mais útil ao país, acabamos com as guerras contra ou a favor de Lisboa. Podemos ter uma Lisboa muito mais pesada para fora e muito mais leve para dentro. Isso é o que o país devia ter há já muito tempo. Este aeroporto pode ser a chave para nos entendermos sobre isso.

Peço desculpa mais uma vez, mas vou tentar chegar ao Porto não muito tarde.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Muito obrigado, Professor Augusto Mateus e votos de uma boa viagem.

Passo, de imediato, a palavra ao Professor Diogo Pinto, para responder a algumas das questões que foram colocadas.

O Sr. **Professor Diogo Pinto**: – Primeiro que tudo, o Professor Augusto Mateus deu-nos aqui uma lição de bom senso e queria associar-me às felicitações que dirigiu ao Sr. Ministro pelo que nos disse esta manhã, que todos esperamos que seja uma sincera intenção do Governo e que vai dar os seus frutos.

Quero falar essencialmente sobre dois assuntos relacionados com perguntas que foram colocadas.

Em relação a uma das questões, peço desculpa, pois talvez não tenha sido claro na minha exposição, talvez por ter sido abordada numa das partes finais, a dos aquíferos. Quero dizer-vos que me tenho dedicado um

bocado ao estudo dos aquíferos naquela zona e a minha conclusão, quer com base nas afirmações de terceiros quer com base nos meus próprios estudos, é a de que o aquífero, na Ota, é mais sensível do que em qualquer outro sítio da margem sul, principalmente do centro da bacia.

Digo que aquele aquífero é mais sensível porque, no centro da bacia, tem por cima o pliocénico e tem um conjunto de transições argilosas colectivamente importantes, enquanto que, no caso da Ota, naquele flanco, o miocénico, portanto, o aquífero, contacta directamente com a superfície. Isso é o que consta dos documentos de técnicos que têm estudado isto, independentemente da Ota, em relatórios oficiais que existem desde 1983.

Ora, comparando e pesando esses resultados e indo ao local, chega-se à conclusão que, efectivamente, o aquífero, na Ota, é mais sensível, é muito mais vulnerável do que no centro da bacia. Para mim, isso é indiscutível e aceito o repto de discutir este assunto com qualquer especialista. Não tenho qualquer dúvida sobre o assunto.

A prova é que tenho aqui um estudo de um português, João Paulo Lobo Ferreira – não vou apresentá-lo agora, mas tenho-o comigo e podia ser visto –, que faz um mapa do país em que mostra que, na zona central da bacia, a vulnerabilidade do aquífero, numa escala de 23 a 226 (sendo 23 o menos vulnerável e 226 o mais vulnerável), o aquífero, nesta zona central, varia entre 100 e 139, por conseguinte, está abaixo da média.

Este é um ponto que gostaria que ficasse bem claro.

Do meu ponto de vista e de acordo com os dados que tenho, o aquífero, na Ota, é muito mais sensível do que no centro da bacia. Quando digo centro da bacia, quero dizer Rio Frio, Alcochete.

Junto das margens da bacia, onde o miocénico volta a aflorar, então, aí, torna-se, mais uma vez, muito sensível, quer do lado nascente quer do lado poente. Repito que este é um assunto que gostaria que ficasse bem claro.

Falaram-me de uma outra questão relativamente aos aeroportos, que é a de saber se na Ota é mais difícil.

Como os engenheiros já têm dito várias vezes, é evidente que a Ota também se constrói, mas, sob o ponto de vista da construção, é um problema complicado. Não direi que é mais ou menos complicado do que Macau porque são situações diferentes, mas é uma situação complicada.

Temos um caso recente, o do aeroporto de Banguécoque, que tinha condições geotécnicas diferentes, nalguns aspectos parecidas com a Ota, onde os técnicos empregaram o melhor do seu saber e, passados três ou quatro meses sobre a inauguração, o aeroporto esteve em risco de fechar e o tráfego ter de voltar para o aeroporto antigo. Não fechou totalmente, mas, pelo menos, uma das pistas fechou. Não sei se ainda está fechada, mas isto ocorreu em Janeiro.

Portanto, aquele aeroporto foi inaugurado em fins de Setembro do ano passado, os problemas surgiram em Janeiro e, pelo menos, em Janeiro, Fevereiro e Março, uma das pistas teve de ser fechada e o aeroporto antigo, que tinha sido encerrado, teve de voltar a ser aberto.

Os aeroportos de Osaka, no Japão, e de Hong Kong são situações diferentes, mas também tiveram os seus problemas relativamente complicados. Sobre os aeroportos nos centros das cidades, eu não disse que defendia isso. O que eu disse foi que existem e que não tem havido a possibilidade, ou a vontade, ou a capacidade política de fechar os aeroportos centrais e, durante alguns anos, descuidaram-se as infra-estruturas, a manutenção, os locais para os passageiros e, ultimamente, têm-se estado a fazer investimentos. Foi isso que eu disse. Bem sei que o próprio London City Airport é um aeroporto com limitações, mas o facto é que é um aeroporto que surgiu no princípio dos anos 90 e que funciona. Actualmente, existem projectos para o desenvolver. O mesmo aconteceu com o aeroporto de Luton e com o de Stansted.

Finalmente, também foi falado o problema da privatização ou não da ANA e o da regulação.

De acordo com o que tenho visto e tenho estudado, há uma comissão da ACI que diz que a privatização não é uma opção para muitos aeroportos, isto é, muitos aeroportos devem permanecer públicos porque são serviços públicos e não têm viabilidade económica, mas, para os que têm viabilidade económica, a privatização pode ser uma oportunidade. Efectivamente, muitos têm aproveitado essa oportunidade.

Daí que eu tenha defendido, como sugestão, que via os aeroportos que, eventualmente, têm viabilidade para serem privatizados, se valer a pena em termos dos valores que podem ser obtidos com isso, e via a necessidade, eventualmente, de uma entidade reguladora, aliás, como aqui foi dito pelo Professor Augusto Mateus.

Termino, pois penso que estas eram as respostas que faltava dar.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Muito obrigado, Sr. Professor Diogo Pinto.

Passo a palavra ao Professor Manuel Porto.

O Sr. **Professor Manuel Porto**: – Vou ser muito rápido, mesmo telegráfico, portanto, vou respondendo de qualquer maneira. É que, quanto à questão da demora a chegar à Ota, é um caso curioso. De facto – felizmente, tenho essa experiência –, há filas, mas é de manhã, para cá; para lá, nunca chega a haver; à tarde, nunca há.

Sobre outra coisa de que falei há bocado, aproveito para complementar agora a resposta, mas o Sr. Engenheiro não falou. Grande parte das pessoas que vêm de Lisboa, não tenhamos ilusões, vêm para Sintra, para Cascais – é a realidade das coisas.

Também tenho medido o tempo dos trajectos e, da Ota à CREL, são quatro minutos. Portanto, há uma distribuição para áreas que, obviamente, continuam a ter atracção, como Cascais, Queluz e Sintra que, não vale a pena ter ilusões, são sempre zonas importantes de Lisboa.

Vou dar as respostas só às perguntas mais importantes.

Quanto ao Sr. Vereador da Câmara de Alenquer, digo-lhe que consensos nunca haverá, muitos menos deve fazer-se referendo. Nunca deve fazer-se referendos sobre nada porque, a ser assim, nunca se teria feito nada em Portugal, nem a ponte Vasco da Gama, nem o Centro Cultural de Belém, nem nada.

Tenho aqui uma questão que foi colocada pelo Dr. Rui Dias Costa, que não sei se está ou não presente neste momento, mas respondo na mesma.

Quanto à questão dos tais 40, 50 ou 60 anos, digo-lhe que a ponderei muito antes de ter falado há pouco.

Se o Eng.º Duarte Pacheco tivesse tido essa clarividência que estamos a ter, o aeroporto não teria sido na Portela, mas no Alentejo ou noutro sítio qualquer. Para Lisboa não foi melhor tê-lo tido aqui neste meio século? Portanto, façamos o que é bom para nós. Estarmos a pensar o que é bom daqui a 50 anos é comprometer um benefício durante estes anos.

Portanto, repito – e não sei se tem a mesma opinião –, entendo que foi bom para Lisboa e para o país termos tido um aeroporto na Portela. Se o Eng.º Duarte Pacheco tivesse tido a nossa clarividência, não teria feito na Portela, mas a uma distância de 100 km de Lisboa, o que não era bom para o país. A vida é essa, a vida continua, e haverá soluções para o futuro.

Quanto a uma outra nota que registei e que tem a ver com os *low cost*, devo dizer que os *low cost* são em cidades como Paris ou Londres, não há *low cost* em, por exemplo, Bruxelas – não há em países com 10 milhões de habitantes –, nem no aeroporto de Schiphol, na Holanda, como é natural.

Ao meu caríssimo amigo Eng.º Carlos Martins devo dizer, quanto à questão de ser bom pagar a portagem porque se amortiza mais depressa, que se aplica também a norte, aplica-se em toda a parte. Também não sou muito sensível ao argumento que ele referiu de ser bom porque é do Estado. Não! Faça-se onde deve ser. O Estado, se aquilo for muito bom, que venda e vai lá buscar-se o dinheiro. Não devemos determinar as soluções de futuro em função de ser ou não do Estado. É onde for melhor. Creio que isso não deve ser determinante.

Sobre os custos e benefícios, o Sr. Comandante Sousa Monteiro acentuou muito o benefício social de ser um tecido já existente, em vez de estar a abandonar zonas. No fundo, a ideia que está subjacente é a do Dr. Augusto Mateus, que é a de "puxar" por Lisboa e Porto e abandonar o resto do país. Eu não sou a favor disso. Com toda a clareza, discordo. Creio que deve fortalecer-se o tecido social urbano português e não estar a fazer novas ocupações com milhares de hectares, com megalómetros, como dizia outro dia o Dr. Miguel Sousa Tavares.

Quanto à apresentação, concordo com o que foi dito. Não me custa admitir que seja uma maneira de obrigar esta empresa, com os benefícios e os custos que vai ter em termos de rentabilidade, a manter aeroportos mais delicados, como são os dos Açores. Eu fui Presidente da Assembleia Geral da ANA e vi os que eram rentáveis e os que não eram. O que interessa é o que seja melhor para o País, como foi dito por mais do que uma pessoa.

Ao Eng.º Pompeu dos Santos, direi que, de facto, o TGV passa no Poceirão, mas são 14 comboios por dia e, na Ota, são 33, fora todos os outros. Disse, e muito bem, que temos de ver o custo de tudo. Discordo totalmente da entrada em Lisboa pelo sul, é uma ponte caríssima. Há mais de meio século, as linhas férreas vieram ter ao Entroncamento, quando o centro ponderado do país é no

Entroncamento. É que os antigos tinham a noção das coisas. Nós agora é que não olhamos para as pessoas, elas deixaram de existir. Neste caso, a ponte devia ser mais a norte e, portanto, a vinda de Elvas, lá da minha terra, para Lisboa era a mesma, poupava-se o dinheiro da portagem da ponte. Portanto, custo por custo, façamos todas as contas, porque convém fazê-las.

Ao Dr. Alexandre Gouveia devo dizer que não tenho esse complexo. Estou muito ligado a Lisboa por razões familiares. Ninguém deixa de vir a Lisboa porque vai andar mais 18 minutos. Não tenho esse complexo. De certeza que as pessoas vêm na mesma. Não estou preocupado com isso.

Dado que ando muito de avião, junto muitas milhas, para dizer de outra maneira, já perguntei a vários comandantes da TAP – aliás, no passado sábado, estive a falar com dois – e disseram-me que não há perigo nenhum em aterrar na Ota. Poderão ter um pouco mais de trabalho; no entanto, o que deve determinar a localização de um aeroporto é um sítio bom. Era mais perigoso na Portela e, felizmente, nunca houve nenhum desastre. Estarei particularmente atento, até porque estou a defender a minha pele, mas por aí...

Quanto à questão do modelo nacional, que é o que mais interessa, peço para voltarmos a ver os diapositivos. Esta é uma questão que, apesar de ser muito pessoal, não o é. Nós temos um país que tem esta mancha equilibrada. Poderei perguntar: mas o que é que interessa Leiria, Santarém,

Aveiro? É uma concepção, que não é minha. Se temos esta mancha que abrange toda esta zona e se podemos valorizá-la integradamente, vamos perdê-la? Aliás, como é sabido, o TGV vai parar precisamente na Ota, em Leiria, em Coimbra, em Aveiro e no Porto. Portanto, haverá uma integração deste território que levará a que tenhamos uma ligação do Porto a Lisboa em 1 hora e 13 minutos – com certeza, já conhecem o

que está previsto em termos do TGV. É o mesmo que eu ter uma quinta de boa qualidade e só cuidar da horta e não de toda a quinta. Isso eu não concebo. Para além, repito – e isto é mais importante do que explorar a quinta o melhor possível –, de ser necessário ter em conta que em todos estes distritos – Santarém, Leiria, Coimbra, Aveiro, sem falar em Viseu – há um tecido social importante e que, portanto, não podemos desperdiçar metade do país. Não sei se se recordam mas, em termos de volume de vendas das sociedades, a mancha vai mais para dentro, vai para os distritos de Viseu e da Guarda, e, portanto, tendo nós este conjunto, estar só a promover duas zonas do país, confesso que não. Basta dizer que, com o TGV, do Porto a Lisboa, chega-se em 1 hora e 15 minutos, às vezes não se chega nesse tempo de Cascais ao centro de Lisboa. Se temos esta oportunidade de promover o país, vamos desperdiçá-la, criar duas ilhas e o resto é um “deserto”, aquela palavra tão falada? Esta concepção do país visa transformar o centro do país num deserto e só dois sítios do País é que não são deserto. Não é a minha concepção. Tenho de dizê-lo com toda a clareza.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Muito obrigado, Sr. Professor Manuel Porto.

Tem agora a palavra o Sr. Eng.º Rego Mendes.

O Sr. **Eng.º Rego Mendes**: – Sr. Presidente, quanto à privatização ou não da ANA, a única questão que me colocaram directamente, reafirmo o que disse, fundamentando um pouco mais para ser mais perceptível.

Entendo que parcerias em áreas de negócio, tudo bem; privatização, não. E fundamento: a ANA, em 20 anos, investiu nos seus aeroportos 1 400 milhões de euros; em participações, 70 milhões de euros; remunerou o capital em 240 milhões de euros; pagou 350 milhões de euros de impos-

tos. É sustentável e, se não há mais tráfego, é por constrangimentos físicos e não por modelos de gestão. Para mim é muito importante que se cumpra o objectivo de facilitar a competitividade das empresas portuguesas. Em contrapartida, as privatizações que se fizeram na área da energia, hoje, são constrangimentos ao desenvolvimento da economia.

O Sr. **Moderador** (Deputado Jorge Costa): – Muito obrigado, Sr. Eng.º Rego Mendes.

Agradeço a todos os intervenientes, quer aos que estiveram na Mesa quer aos que estiveram no Plenário a fazer perguntas. Penso que ficou clara a importância da definição de um modelo de aeroporto e, também, da necessidade de investimentos com eficiência e eficácia.

Anoto a frase do Professor Augusto Mateus relativamente à necessidade de um estudo de efeitos económicos e sociais para o novo aeroporto de Lisboa. Continuaremos a debater esta matéria, assim como a matéria da privatização da ANA.

Muito obrigado.



III painel

Intervenções dos Representantes
dos Grupos Parlamentares



Da esquerda para a direita: Álvaro Saraiva, António Carlos Monteiro, Bruno Dias, Fernando Santos Pereira, Miguel Relvas, José Junqueiro, Helena Pinto.

O Sr. **Presidente da Comissão de Obras Públicas Transportes e Comunicações** (Deputado Miguel Relvas): – Neste terceiro, e último painel, vamos ouvir os representantes dos grupos parlamentares, a quem convido para se sentarem na Mesa.

Em representação de “Os Verdes”, tem a palavra o Sr. Deputado Álvaro Saraiva, que dispõe de dois minutos e, desde já, adianto que vou ser muito exigente na gestão dos tempos.

O Sr. **Deputado Álvaro Saraiva** (Os Verdes): – Sr. Presidente, Sr.^{as} Deputadas, Srs. Deputados, Minhas Senhoras e Meus Senhores: A construção de um

novo aeroporto internacional em Lisboa tem vindo a ser ponderada ao longo das últimas quase quatro décadas, desde 1969, quando foi, para o efeito, criado o Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa.

Sabemos que a Portela tem sofrido, ao longo dos anos, obras de ampliação e reestruturação, mas, pelos dados disponíveis, e como foi dito durante o debate, a sua capacidade está prestes a atingir o limite.

Neste âmbito, deve considerar-se as opções quanto à realização de novas infra-estruturas de transporte de nível nacional e internacional que se irão localizar na Área Metropolitana de Lisboa e estamos a falar, para

além do novo aeroporto de Lisboa, da ligação ferroviária europeia de alta velocidade Lisboa-Madrid, o TGV, e a nova travessia do Tejo entre Chelas e o Barreiro. É fundamental que o planeamento destas infra-estruturas seja feito de forma coordenada e numa perspectiva de longo prazo.

Para “Os Verdes” é extraordinariamente importante o conhecimento e o esclarecimento de uma obra desta natureza. Talvez seja a obra mais importante dos próximos anos!

Por isso, se requer, evidentemente, amplas certezas e seguranças em torno daquilo que está a decidir-se.



É, por isso, que estranhámos, apesar dos debates que se têm feito, que o Governo tenha dificuldade e muito pouco à-vontade para esclarecer o projecto que está em cima da mesa, que é o da Ota. Até hoje de manhã, o projecto da Ota era irreversível para o Sr. Ministro Mário Lino. Hoje, ficámos a saber que o Governo já tem conhecimento da proposta da CIP, que aponta para a zona do campo de tiro de Alcochete. Hoje, ficámos a saber que o Governo vai encomendar ao LNEC um estudo comparativo entre a Ota e o campo de tiro de Alcochete e que, portanto, o projecto do novo aeroporto de Lisboa fica suspenso por seis meses. Uma pergunta se coloca: porque será que não promoveu o Governo o estudo de outros locais alternativos na margem sul e ficou à espera que terceiros apresentassem?

É importante que, para uma infra-estrutura destas, que é o novo aeroporto, haja um consenso técnico e político o mais alargado possível, que, à partida, os critérios de avaliação sejam definidos, que, para além do estudo de impacte ambiental, seja também avaliado o custo/benefício, intensidade de tráfego, a expectativa de viajantes, acessibilidades e – um ponto muito importante – o custo de outras infra-estruturas indirectamente ligadas. Uma análise custo/benefício implica que se clarifique com exactidão qual é o prazo da duração da infra-estrutura. Neste momento, temos a Portela que em 2017, terá 75 anos. Hoje, podemos saber qual foi o custo/benefício, o custo inicial, sucessivos alargamentos, prazo de duração e quanto é que isso significa. Podemos fazer a transposição desta análise para o que se espera para o futuro aeroporto. Daquilo que ouvimos hoje, a Ota tem um prazo limitado com um grave problema, o de não poder expandir-se, prazo que ronda entre os 32 e os 35 anos. O custo, perto dos 4 000 milhões de euros, justifica uma ponderação muito séria. Volto a referir que é fundamental que, antes de se conhecer os estudos, devem conhecer-se os critérios em relação aos quais vamos aferir os estudos.

Para que se desmistifique, de uma vez por todas, um dos argumentos que, ultimamente, se têm colocado, subscrevemos a proposta do Professor António Brotas, quando propõe que se elabore um estudo sério sobre a protecção dos aquíferos na margem sul e na Ota. Porque, se vamos definir critérios, devemos conhecer os estudos, estamos a viciar o jogo à partida e, logicamente, a isso chama-se "batota".

O novo aeroporto de Lisboa é um equipamento estruturante de grande importância para a capital, a sua região e o país. O futuro aeroporto de Lisboa deverá constituir o núcleo de comunicações rápidas do país com a Europa e o mundo.

Assim, com base neste objectivo, deverá ser integrado numa perspectiva nacional e ibérica que corresponda a um desenvolvimento e a uma polarização da Área Metropolitana de Lisboa capaz de lhe conferir uma maior dimensão europeia e mundial, de forma a projectar a nossa economia no plano internacional.

O desenvolvimento da Área Metropolitana de Lisboa, por sua vez, deverá projectar-se em todo o país. São as cidades e os países a origem, ou o seu destino, das viagens. Nunca um aeroporto por si só.

O carácter estruturante do futuro aeroporto deverá gerar sinergias que potenciem a fixação de actividades económicas e culturais que contribuam para o carácter polarizador da região, que é a cidade das duas margens, sendo indispensável ter em conta as suas acessibilidades e a complementaridade multimodal de todos os transportes nacionais e internacionais.

Para finalizar, naturalmente que uma infra-estrutura como a que está em análise provoca impacte ambiental, seja onde for que venha a ser localizada.

Aguardamos, pois, com serenidade, que seja feito um estudo de impacte ambiental, que se deseja completo, para que a construção do futuro aeroporto constitua um

importante factor de desenvolvimento sustentável, perfeitamente compatível com a defesa e a preservação do meio ambiente.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra a Sr.ª Deputada Helena Pinto.

A Sr.ª **Deputada Helena Pinto** (BE): – Na fase final deste Colóquio, julgo que é importante sublinhar a importância que o mesmo teve no contexto do debate nacional em torno da localização do novo aeroporto internacional de Lisboa.

Por isso, gostaria de começar por dizer que penso que valeu a pena insistir neste debate, valeu a pena existirem outras propostas e valeu a pena haver alertas, nomeadamente da parte de profissionais e de cidadãos e cidadãs.

Por conseguinte, as minhas primeiras palavras terão de ser para aqueles que mais se empenharam na colocação deste tema na agenda política, revelando consciência de cidadania.

Não vou enumerar todos – sabemos quem são –, mas não posso deixar de sublinhar que esse empenho valeu a pena, porque hoje soubemos, pelas palavras do Ministro Mário Lino, que o processo de construção do aeroporto na Ota está suspenso por seis meses e que vai ser elaborado um estudo comparativo.

Do nosso ponto de vista, a importância desta obra implica, de facto, a realização de estudos comparativos, implica o estudo de análises da relação custo/benefício, tendo em conta a situação concreta que o país atravessa. Por isso, é positivo que exista uma pausa no processo, de modo a que se possa compreender melhor todas as implicações da construção de um novo aeroporto.



Neste processo, ao longo dos seis meses que se avizinhavam, é preciso ter "vistas largas". Não podemos passar estes seis meses com "vistas curtas" e não podemos cair no erro em que se caiu no passado, e que já foi focado neste Colóquio, de fazer um estudo comparativo só com duas alternativas e em que depois uma delas não é a melhor, mas parece.

O estudo, pelos vistos, foi encaminhado para o LNEC, que é uma instituição de prestígio nacional em que todos nos revemos e à qual reconhecemos capacidade técnica. Gostaria, por isso, de apelar ao LNEC, ou, mais concretamente, ao grupo que vai levar a cabo estes estudos, para que associe a si os vários técnicos, inclusivamente de algumas valências que podem inclusivamente não estar abrangidas pelo próprio LNEC, mas que são fundamentais para o estudo que vai ser feito, aspecto que, aliás, foi focado neste Colóquio até à exaustão.

Não vou aqui fazer uma abordagem técnica. Depois das intervenções dos oradores brilhantes que temos estado a ouvir ao longo do dia, penso que não tenho capacidade para isso. Além disso, penso que não é essa a função da Assembleia da República, nomeadamente dos Deputados e das Deputadas. A nossa função foi hoje desempenhada ao ouvirmos aqui as opiniões técnicas.

No entanto, politicamente, não posso deixar de referir uma questão que penso que é fundamental em todo este processo. Penso que só se pode conceber uma infra-estrutura aeroportuária integrada na rede geral de transportes em que se inclua a rodovia e a ferrovia, mas onde se tem de incluir também a alta velocidade, os portos e as plataformas logísticas. Politicamente, esta deve ser uma questão marcada, porque não podemos concebê-la de outra maneira.

Outra questão, que também não é de somenos importância, tem a ver com os custos. Os custos desta obra não são um pormenor no meio de toda a sua complexidade, mas uma questão fundamental em que também se deve olhar para o interesse do país.

Estiveram em debate esta tarde as questões relacionadas com a privatização da empresa pública ANA. Do meu ponto de vista, também ficou claro, pelas intervenções que ouvimos, que afinal a privatização da ANA não é inquestionável e muito menos intocável. Ficou também claro que é preciso aprofundar esta questão e que não se pode avançar para a privatização de uma empresa pública com os resultados demonstrados, como é a ANA, sem saber exactamente todos os contornos que esta privatização implica. Aliás, no painel anterior, percebemos que há várias formas e várias possibilidades para essa privatização, mesmo para quem a defende.

Por último, gostaria de dizer que, de facto, a gestão dos aeroportos é uma mais-valia para o Estado e para o país. É um serviço público que deve ser preservado e muito bem defendido.

Termino, dizendo que penso que este Colóquio foi bastante enriquecedor.

Quero dar os parabéns a todos os oradores e também à Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, da qual faço parte, que deu um contributo sério para o papel da Assembleia da República, ao abrir as suas portas à comunidade técnica e aos cidadãos e cidadãs, contribuindo desta forma para um debate que é necessário e que, penso, nos próximos seis meses, deverá ser aprofundado de forma a dar mais frutos.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Deputado António Carlos Monteiro.

O Sr. **Deputado António Carlos Monteiro** (CDS-PP): – Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr.^{as} e Srs. Convidados, antes de mais, em nome do CDS-PP, gostaria de saudar os oradores e agradecer o contributo que deram para o debate que a Assembleia da República está a levar a cabo relativamente à questão do novo aeroporto de Lisboa.



Hoje, logo pela manhã, registámos o recuo do Governo nesta matéria. Passámos da fase do *jamaís* para a fase do *porquoi pas*, e isto é de saudar, quanto mais não seja porque é um sinal de que estamos a ir no caminho certo.

No entanto, é importante que se vá mais longe do que foi aqui referido pelo Governo esta manhã. Esta manhã, o Governo disse-nos que o LNEC iria estudar a opção entre a Ota e Alcochete, durante seis meses, e nós entendemos que é preciso mais.

É preciso um estudo completo. E um estudo só será completo se contemplar todas as soluções possíveis. Isto significa que, para além da margem norte (Ota)/ margem sul, teremos também de estudar a hipótese da “Portela +1”, porque, quando fazemos um estudo sobre o que deve ser o novo aeroporto de Lisboa, devemos debruçar-nos não apenas sobre a solução relativa à sua construção, mas também sobre o seu modelo económico e o seu impacto económico nas zonas envolvidas. Ora, em relação a esta matéria, não temos qualquer estudo que nos permita avaliar o impacto da retirada do aeroporto da Portela a Lisboa.

Por outro lado, e isto tem vindo a ser dito várias vezes pelo CDS-PP, inclusive enquanto esteve no Governo (sendo, por isso, de rejeitar alguns argumentos que aqui foram utilizados), o CDS-PP sempre manifestou as suas reservas relativamente à construção do aeroporto na Ota e sempre defendeu a opção da Portela, até porque, segundo os estudos que foram feitos várias vezes, a Portela deveria estar hoje esgotada e ainda não está.

Portanto, a questão da Portela otimizada e mais um outro aeroporto que pudesse ser um investimento feito de forma modelar poderá permitir que um país que não tem recursos abundantes possa encontrar a melhor solução.

Isto significa também que não basta o LNEC. É necessário que a matéria económica seja avaliada por entidades que possam certificar a solução mais hábil, a melhor solução para este problema.

Temos, por isso, de ter a comparação entre as diferentes soluções, e não apenas a escolha entre duas opções de localização. E aqui é importante sublinhar que ainda hoje a Portela é um aeroporto que dá lucro à ANA. E sendo a Portela um aeroporto que dá lucro à ANA, a questão que se coloca é a de saber se vamos "deitar fora" a Portela, a troco de "uma mão cheia de nada".

Não queremos que se repita, em Portugal, o que aconteceu na Grécia, com Atenas. Não queremos que venha a ser criado mais um "elefante branco", a somar aos vários "elefantes brancos" que já temos no nosso país.

Já agora, gostaria de registar que esta ideia da Ota surgiu exactamente na mesma altura em que vieram outras ideias "geniais", como a das SCUT, que davam lucro! Recordo-me que, ainda há bem pouco tempo, o Eng.º João Cravinho defendia que as SCUT dão lucro. Outra ideia foi a dos estádios de futebol para o Euro 2004. Já agora, aproveito para recordar que o aeroporto da Portela se "portou muito bem", durante o Euro 2004, sem que tivesse sido necessário fazer um novo aeroporto para esse evento. É, aliás, difícil identificar "picos" tão elevados em relação ao número de viajantes que deram entrada no nosso país, como o que ocorreu nessa altura.

Mas volto a referir-me à época em que foram construídos vários estádios de futebol, muitos dos quais estão vazios hoje em dia.

Portanto, quando falamos no novo aeroporto, devemos ter o bom senso de pensar que o que é necessário fazer são investimentos modelares, que estejam de acordo com os nossos recursos, com a nossa disponibilidade e que permitam uma expansão para que o novo aeroporto funcione para todo o século XXI.

Para terminar, gostaria de dizer que, quando falamos em investimentos e em recursos públicos – e o aeroporto será sempre um recurso público, inclusive as taxas, uma vez que estamos perante uma concessão –, não é possível continuarmos a desperdiçar esses mesmos recursos. Por isso é que, mais importante do que tomar decisões apressadas, é tomar boas decisões, com uma certeza desde logo: a de que a Ota parte sempre com um atraso de três anos relativo às obras que é necessário levar a cabo para que o mesmo possa ser viável.

É ainda importante que o estudo a ser feito seja transparente. Mas, para ser transparente, é necessário que refira todos os custos envolvidos com a construção da Ota. É o caso do custo relativo ao comboio rápido, que tem de ser de 15 em 15 minutos, bem como o custo das ligações à A1, da ligação da A10 à CREL e da ligação à linha do norte para as mercadorias. E o desvio do TGV, quanto é que vai custar? Além disso, é importante saber qual o impacto económico que o fecho da Portela vai implicar para Lisboa. No fundo, tudo isto são custos da construção de um novo aeroporto e um verdadeiro estudo só será sério se também os contemplar.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.



O Sr. **Deputado Bruno Dias** (PCP): – Minhas Senhoras e Meus Senhores, antes de mais, permitam-me uma saudação a todos os participantes deste Colóquio pelo contributo que trouxeram a esta discussão, com elementos que devem constituir matéria de reflexão para os responsáveis políticos na condução deste processo e nas opções políticas para este sector do transporte aéreo. Este não é, nem pode ser visto como um debate para cumprir calendário, pelo que as questões aqui suscitadas têm de ser efectivamente tidas em conta.

Sabemos que o sector da aviação civil, nomeadamente o transporte aéreo, os aeroportos e a navegação aérea são parte integrante do sistema de transportes nacional, que tem um papel estruturante e estratégico no funcionamento da economia e no desenvolvimento do país. E é nessa óptica que devemos reflectir e debater.

Desde o primeiro momento, em todo este processo de decisão sobre o novo aeroporto de Lisboa, o PCP sempre se pronunciou pela incontornável necessidade de estudar, analisar e debater as várias opções possíveis, com todo o rigor, toda a seriedade e toda a transparência, de uma forma consequente e tecnicamente fundamentada. É este o carácter fundamental de um processo deste tipo: uma decisão política, que resulte de uma fundamentação técnica rigorosa e que tenha efectivamente em conta um debate amplo, sério e participado.

Para o PCP, esta discussão tem uma importância estratégica para o desenvolvimento do país: pela estratégia de futuro para a aviação civil que lhe está inerente; pelos elevados investimentos que comporta; pelo modelo de construção, financiamento e gestão que lhe está implícito; pela imperativa articulação com outras plataformas de transportes e logística (eixos rodoviários, ferroviários, portuários, marítimos); pelo impacto que tem na economia nacional (com destaque para o turismo); pelo impacte ambiental e de ordenamento equilibrado do território.

O que está em causa, na questão das opções para a localização de uma nova infra-estrutura deste nível, não pode ser a opção de promover o crescimento ou o dinamismo de uma determinada região ou de um determinado local.

O que está em causa é a necessidade de garantir a defesa do interesse nacional, quer no tocante às opções que determinam especificamente o futuro do sector aéreo em Portugal, quer nas próprias opções estratégicas para o ordenamento do nosso território.

A decisão anunciada esta manhã pelo Ministro Mário Lino, no sentido de promover o estudo de uma possível localização – o Campo de Tiro de Alcochete –, que até à data tinha sido ignorada por sucessivos governos, é, no entender do PCP, o reconhecimento das razões daqueles que há muito reclamam esse mesmo estudo. Ela demonstra a razão e a justeza que sabíamos ter quando defendemos, tal como muitas outras entidades e estruturas, que fosse conhecido, analisado e comparado de forma rigorosa um conjunto de estudos que permitisse avaliar as várias soluções que se apresentam.

Estamos agora perante uma oportunidade para que este processo seja tratado sem preconceitos, com uma ponderação e um rigor que até agora não foram possíveis. E é indispensável que a apreciação política a ser feita ao estudo que será desenvolvido seja responsável e consequente. Digo isto porque já tivemos um mau exemplo com a experiência do passado nesta matéria, com os sucessivos estudos realizados a colocar como a última das opções exactamente aquela que o Governo tem vindo a defender.

Esta situação não pode repetir-se porque, muitas vezes, há problemas que, pela sua dimensão e pelas suas implicações, quando não são acautelados, assumem um carácter estratégico e necessariamente político, ultrapassando o seu âmbito técnico.

Por outro lado, o compromisso aqui assumido esta manhã pelo Governo, no sentido de não avançar com decisões que assumam carácter irreversível quanto à localização do novo aeroporto, é um aspecto que tem de ser escrupulosamente salvaguardado e atentamente acompanhado. O PCP será muito exigente neste acompanhamento.

Finalmente, não podemos deixar de registar que é neste momento, perante a notoriedade pública desta discussão e dos problemas concretos que ela veio suscitar, que o Governo anuncia a decisão de avançar com estes estudos. Mas é uma decisão que peca por tardia, em particular quando aqui ouvimos esta manhã um dos oradores convidados, o Eng.º José

Lopes, respondendo a um Sr. Deputado do Partido Socialista, afirmar que os problemas e constrangimentos da solução Ota e as potencialidades desta nova alternativa do Campo de Tiro de Alcochete já são, há vários anos, do conhecimento do Governo, deste e dos anteriores.

É matéria que deve ser esclarecida pelo Governo, que tanto tem falado na preocupação de não perder tempo nesta matéria.

Um dos aspectos mais graves em todo este processo (senão o mais grave) é a perspectiva de privatização da rede aeroportuária nacional. Para o PCP, o modelo de financiamento, construção e exploração associado à privatização da ANA Aeroportos – e sobre esta questão o Sr. Ministro nada disse neste Colóquio – compromete o interesse público, o interesse nacional e a própria soberania nacional nesta matéria em favor dos interesses de grupos privados.

O Governo pretende associar a privatização desta importante empresa pública à construção do novo aeroporto de Lisboa, criando nos portugueses a ilusão de que o país garante uma nova infra-estrutura sem custos para o Estado quando, na verdade, o que vai acontecer é a perda de receitas e de capacidade de investimento nas restantes infra-estruturas aeroportuárias, com a transferência do património público a favor dos interesses do grande capital, nacional e estrangeiro.

No que se refere à ANA, que, desde o início da sua actividade, em 1979, sempre teve um excelente desempenho, com resultados económicos e financeiros crescentemente positivos, nós reafirmamos que não há razão alguma nos planos financeiro, económico ou político que justifique a decisão da sua privatização.

Falou-se aqui no problema da falta de capacidade de resposta no aeroporto da Portela. Ora, importa então referir que essas dificuldades são muito agravadas hoje em dia pelo funcionamento do serviço de assistência em escala (*handling*) naquele aeroporto. Isto porque,

desde que o *handling* da TAP foi privatizado e entregue a um grupo espanhol, verifica-se que o serviço prestado está pior, mais lento e mais ineficaz. É uma situação que tem de constituir lição e ensinamento, tanto mais num quadro em que o Governo pretende substituir na rede aeroportuária nacional um monopólio público por um monopólio privado.

É preciso que assumam em todo este processo uma opção estratégica diferente, que dê resposta a outros objectivos, a outras prioridades, às verdadeiras necessidades do país e que corresponda a uma opção de efectiva defesa do interesse nacional, o que significa, antes de mais: associar à construção do novo aeroporto de Lisboa a manutenção da ANA e da TAP na posse pública, projectando o seu papel como instrumentos estratégicos de desenvolvimento da aviação civil no nosso país; garantir a efectiva integração desta infra-estrutura no quadro de um plano nacional de transportes; promover a sua articulação com as plataformas de transportes e logística existentes e em desenvolvimento, nomeadamente a rede de transportes ferroviária, rodoviária, marítima, de alta velocidade; definir o modelo de financiamento, construção, gestão e exploração totalmente público, assumindo a ANA um papel central em torno deste processo; enquadrar o novo aeroporto no quadro de prioridades de investimentos públicos no plano nacional; salvaguardar o necessário equilíbrio e desenvolvimento estratégico, não apenas da Área Metropolitana de Lisboa, mas também do restante território nacional; considerar alternativas de localização do novo aeroporto, tendo por base a posse pública de terrenos, assim como dos instrumentos que o Estado tem para o ordenamento do território.

É este o desafio que se coloca perante o país. Saibamos, então, construir e prosseguir os melhores caminhos para o futuro.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Santos Pereira, do Partido Social Democrata.

O Sr. **Deputado Fernando Santos Pereira** (PSD): – Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Srs. Convidados, em nome do Partido Social Democrata, as primeiras palavras são de reconhecimento e de agradecimento pelos esclarecimentos, pelo conteúdo das vossas intervenções que muito vieram trazer de saber à Assembleia da República.

Foi difícil mas, finalmente, conseguiu-se. Os portugueses têm motivos de satisfação. Hoje, nesta sala da Assembleia da República, o Governo recuou na sua teimosia no que respeita à construção do novo aeroporto de Lisboa.

O PSD, através do seu Presidente, cumprindo o que havia afirmado, saudou, desde logo, esta mudança de posição do Governo. Foi difícil vencer esta obsessão governativa.

A Ota era um dogma para este Ministro das Obras Públicas, totalmente sustentado pelo Primeiro-Ministro.

Disseram aos portugueses – é bom lembrar – que a Ota era um projecto auto-sustentado, que o esforço de investimento seria suportado por privados e que não haveria encargos pesados para os dinheiros públicos. Foi uma máquina de propaganda sofisticada e profissional que vendeu este enorme embuste.

Como é habitual nos embustes, à medida que o tempo passa, a verdade vem ao de cima. Não é possível esconder tudo e, sobretudo, não se consegue calar todos. Foi o que aconteceu, por exemplo, com o Dr. Campos Cunha, antigo Ministro de Estado e das Finanças do Eng.º Sócrates, que, no início deste ano, abandonou o silêncio que manteve sobre a matéria.

Com a autoridade de quem conhece o assunto por dentro, o Dr. Campos Cunha denunciou que a decisão do Governo em avançar com a Ota foi estritamente política, uma decisão não fundamentada em estudos ou análises técnicas consistentes.



Confirmou-se, assim, por parte de quem esteve dentro do Conselho de Ministros, que a estratégia era sorrateiramente avançar de forma a que, quando os portugueses dessem pela asneira, ela já era um facto consumado. Um facto consumado de esbanjamento de dinheiros públicos e que comprometeria o futuro de Portugal.

Diante dos nossos olhos, o Governo socialista preparava-se para comprometer os recursos financeiros dos portugueses num projecto insensato, comprovadamente perigoso, como hoje aqui se viu, e de curta duração, como também hoje se demonstrou.

Estas são algumas das razões que justificaram, em Fevereiro deste ano, que o Partido Social Democrata propusesse a criação de uma comissão eventual para apreciar os custos, as condições de segurança, o tempo de vida e as eventuais alternativas à construção da Ota.

Com o trabalho dessa comissão parlamentar, pretendíamos que o país ficasse a saber o impacto do novo aeroporto na nossa competitividade, se não havia alternativa melhor, mais barata e mais segura, se fazia sentido investir num aeroporto que só teria pouco mais de 20 anos de vida útil, se a Ota não reduziria muito as condições de segurança para os aviões e para os passageiros. Como se vê, Sr. Presidente, Srs. Deputados e Srs. Convidados,

todas estas preocupações têm perfeita actualidade, por isso, propusemos a criação de uma comissão eventual para estudar, aprofundar argumentos e consolidar decisões. Mas o que fez o Partido Socialista quanto a este caminho? Usou a sua maioria de bloqueio e inviabilizou a criação da comissão, contra toda a oposição, que votou favoravelmente a constituição desta comissão eventual.

Porém, começou a ser insustentável manter a política de facto consumado sobre a Ota. Por isso, as declarações do

Sr. Presidente da República não caíram no vazio quando sustentou que a decisão deve ser tomada com recurso a estudos realizados por organizações e instituições competentes, posição do Presidente da República que se seguiu às declarações inqualificáveis do Ministro das Obras Públicas sobre a margem sul, que provocaram a indignação geral e continham uma facticidade: o Governo deixar de fazer o aeroporto na Ota, “jamais!”.

A obsessão de avançar com a Ota era tão forte que, nas Grandes Opções do Plano (que aqui debatemos há cinco dias atrás), o Governo refere o seguinte: “Já se lançou o concurso público internacional para a contratação da concessão, construção, financiamento e exploração do novo aeroporto de Lisboa”.

Portanto, tínhamos uma situação consumada, que importa denunciar – está transcrita no *Diário da Assembleia da República*.

Sr. Presidente, hoje as suas palavras foram premonitórias quando afirmou que esperava que este Colóquio fosse o ponto de partida e não o ponto de chegada no debate nacional sobre o novo aeroporto de Lisboa.

As declarações desta manhã do Sr. Ministro Mário Lino, diga o que disser o Partido Socialista, representam, acima de tudo, três ideias: representam um recuo, que saudamos, da posição do Governo, que se deixou do “jamais”; representam um abandono da posição do facto consumado; representam a possibilidade de se fazer uma comparação que permita encontrar, no final, uma solução mais económica, mais segura e mais eficaz.

Por isso, na conclusão deste Colóquio, Sr. Presidente, saudamos o fim da teimosia numa matéria que não é uma questão partidária mas nacional e fundamental para o desenvolvimento do país.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Deputado José Junqueiro do Partido Socialista.

O Sr. **Deputado José Junqueiro** (PS): – Sr. Presidente, Srs. Deputados, Caros Colegas e, em particular, Srs. Oradores: O Partido Socialista assistiu ao debate de uma forma interessada e considera que há alguns aspectos que importa sublinhar neste encerramento.



Em primeiro lugar, a Assembleia da República tem protagonizado diversos debates sobre a matéria do novo aeroporto internacional de Lisboa. Aliás, foi aprovada na altura, pelo Governo do PS, uma Comissão Eventual de Acompanhamento, presidida pelo ex-Ministro Falcão e Cunha, que concluiu pela bondade das posições e da localização do aeroporto na Ota. Mais tarde, múltiplos debates tiveram lugar no Plenário, nomeadamente debates de urgência, e também em sede de comissão, à qual o Governo tem vindo de forma assídua.

Diria, portanto, que este Colóquio, que um ou outro comentador dominical tentou desvalorizar como não sendo algo importante, é mais um passo no caminho que estamos a fazer. Não é um ponto de partida, não é um ponto de chegada, porque, como deixámos claro na última Conferência de Líderes, outros debates se vão suceder. Foi esse o compromisso assumido, aliás, na presença do próprio Presidente da Assembleia da República.

Bem podem alguns perorar o contrário, porque estes são os factos absolutamente incontornáveis: houve debate desde sempre, debate que vai continuar, sendo importante e não menor aquele que aqui hoje foi realizado. Mais: tratou-se de um debate feito com gente que está a favor e que está contra, mas que se baseia em estudos competentes e em convicções que trouxeram a esta Casa para que fossem do conhecimento público. Isto é algo de extraordinariamente substantivo e que interessa relevar na Assembleia da República.

Por outro lado, há aqui o mérito do Governo em estimular os próprios partidos políticos e a sociedade civil para a apresentação de uma proposta alternativa (já que nenhuma houve) à que até hoje estava consolidada – a Ota.

A verdade é que nenhum partido político conseguiu fazer a apresentação dessa alternativa. Foi a sociedade civil, através de um conjunto de cidadãos que disse: “Aqui está a nossa proposta, aqui está o nosso estudo”. E, perante isso, o Governo fez o que sempre disse que faria: “Se houver uma proposta alternativa, nós vamos estudá-la, vamos considerá-la”. Então, o Ministro veio dizer, mantendo o Governo a sua opinião e coerência: “Há uma proposta apresentada pela sociedade civil, nós vamos estudá-la”, atribuindo essa responsabilidade ao LNEC.

Portanto, estou de acordo com a generalidade dos que agora entrevistaram e dos colegas que disseram que esta é uma atitude para saudar, pela coerência, pela continuidade e pela ideia de que o Governo nunca teve necessidade de modificar rigorosamente nada no seu discurso.

Um outro aspecto importante que surge das intervenções aqui proferidas é o de que a questão dos estudos do novo aeroporto internacional não está suspensa e, portanto, vai continuar. Há aqui um erro de interpretação: vai continuar com o que está feito e com a proposta que foi apresentada. Ou seja, vai continuar, não está parada nem suspensa, importa sublinhar.

Mas foi aqui colocada uma questão muito importante pelo Sr. Professor Augusto Mateus e, aliás, também por todos os que entrevistaram: novo aeroporto, **porquê?** E todos responderam, porque o actual está saturado, tem um prazo de validade marcado. Agora, a pergunta importante que se coloca é esta: novo aeroporto **para quê?** Porque o aeroporto é um equipamento que pode representar uma estratégia fundamental e extraordinariamente importante para a competitividade do país.

Por outro lado, é fundamental dizer também a toda a gente, de uma forma clara, que não é possível obter consenso em 100% dos objectivos concretos e em 100% das áreas. Não é possível! Mas é possível obter um consenso mais alargado.

Também é fundamental lembrar que esta é uma decisão multidisciplinar e não apenas uma decisão de engenharia civil. Já ouvimos falar economistas e juristas e podemos ouvir falar sociólogos e arquitectos, entre outros. É uma decisão multidisciplinar. Quando alguém pretendia reduzir a solução apenas a pilotos ou à engenharia civil ou a qualquer outro sector, estava a cometer um erro enorme, porque esta é uma solução partilhada por todos, como, aliás, os oradores tiveram ocasião de sublinhar.

Por outro lado ainda, os custos foram aqui relativizados pelo Professor Augusto Mateus, dizendo: bem, nós estamos aqui com 3 000 milhões ou 3 biliões de investimento, mas ampliar o aeroporto em Madrid custou 6 biliões. O que é fundamental é percebermos que este investimento tem uma estratégia e pode ser muito ou pode ser pouco em função do benefício. Por isso, foi aqui desdramatizado o montante do investimento que é preciso realizar.

Se, de facto, uma ponte, como a ponte Vasco da Gama, custou 1 000 milhões de euros, toda a gente compreende que o aeroporto possa custar três vezes mais, como é óbvio. Portanto, é tudo muito relativo.

Também aqui foi referido que o aeroporto deve servir as pessoas e deve situar-se num ponto de equilíbrio. Ora, o ponto de equilíbrio entre o norte e o sul ou entre a margem direita e a margem esquerda não se faz com um aeroporto, faz-se com a criação de condições em cada um dos lados que permitam a promoção do trabalho e a qualidade de vida das pessoas.

Falou-se também muito na ANA. A ANA é um parceiro importante neste processo. Ela pode ser privatizada em parte. Acho que esse é um debate extraordinariamente importante, sempre aberto, e veremos como é que essa parceria se vai poder concretizar. Há uma outra matéria fundamental, que interessa não esquecer, que é a questão do ambiente. A questão do ambiente é também importante – respeita e

define a qualidade de vida das pessoas. E também há quem estude nas universidades este problema, como ficou aqui amplamente demonstrado, pela sua inelutável importância.

Também aqui ficou demonstrado que é absolutamente indiferente que o aeroporto fique a 40, a 50 ou a 30 km, a partir do momento em que a distância se avalia em minutos, como foi dito. Acho que isto é também consensual.

Mas também é consensual a necessidade de um novo aeroporto. É consensual e admitido que se recusarão cerca de 2 500 voos neste ano de 2007, que a estimativa de passageiros para este ano de 2007 é de 13,5 milhões e que haverá perda de competitividade, um aumento da insegurança e uma degradação das condições ambientais.

Também ficou claro que foram realizados múltiplos estudos e que foram contempladas múltiplas localizações. A começar por onde? Por Alcochete, Alverca, Azambuja, Benavente, Fonte da Telha, Granja, Marateca, etc. Muitas localizações foram contempladas e estudadas. Portanto, também fica desfeita essa ideia de que só existiu um estudo.

E fica também desfeita a ideia de que alguém não estava de acordo sobre esta matéria, porque o Governo que nos antecedeu, do PSD e do CDS, também mandou fazer estudos. Aliás, está aqui entre nós – e bem – um ex-Secretário de Estado das Obras Públicas, que mandou fazer estudos que custaram 1,2 milhões de euros, acompanhados de outros complementares para a caracterização e monitorização da qualidade do ar, do ambiente, do faseamento do aeroporto, da preparação dos terrenos. Mas porque é que o seu Governo não mandou fazer um estudo para a localização noutra sítio? Não! Mandou fazer o estudo para a localização na Ota, porque estava de acordo com a Ota. Só por isso é que se percebe que tenha gasto mais de 1,2 milhões de euros exactamente neste estudo e nos subsequentes.

Quero referir que também há grande consenso sobre o Relatório Van Miert, pelo qual, aliás, o Governo da altura se vangloriou por ele ser fundamental

e de ter sido mérito seu ter conseguido da União Europeia uma verba dedicada ao novo aeroporto da Ota. Foi esta, digamos, a tónica do Governo do PSD e do CDS.

Por outro lado, houve um conjunto de medidas preventivas e de cativação dos solos para o novo aeroporto da Ota. Assinadas por quem? Pelo actual Deputado e líder do PSD, Luís Marques Mendes, que hoje estava tão incomodado com estas coisas. Não! Mas foi o seu Governo e ele próprio, como Ministro, que assinaram estas medidas não para outro sítio mas para este sítio e para este efeito – a Ota!

Aliás, sobre esta matéria, temos múltiplas afirmações não só do ex-Ministro Carmona Rodrigues como também do nosso colega e ex-Secretário de Estado Jorge Costa, que diziam, muito claramente, que não havia qualquer razão para colocar em causa esta decisão sobre a Ota ou em relação à Ota. Ou seja: houve aqui uma sequência de compromissos de anteriores governos e atitudes que foram honrados e levados à prática por este Governo. Penso que o mérito que hoje podemos encontrar naquilo que ouvimos neste debate é o facto de, perante tanta inacção e tanta crítica a esta localização, existir um Governo com a abertura suficiente e completa para poder dizer o seguinte: a sociedade civil apresentou uma alternativa, vamos estudá-la, vamos cometer essa responsabilidade ao LNEC e, depois, vamos assumir uma decisão. Antes não assumiremos nenhuma decisão irreversível. Finalmente, o calendário. O calendário do Ministro das Obras Públicas e do Governo é do lançamento do concurso em 2007. Nada existe escrito na Assembleia da República que contrarie isto, pelo contrário, tudo se confirma, porque o Eng.º Valente de Oliveira e os sucessivos Ministros das Obras Públicas do Governo anterior do PSD e do CDS marcaram exactamente 2007 como o ano de lançamento desse concurso. Significa, portanto, que o

Governo e o Partido Socialista tiveram sobre esta matéria uma atitude que é de absoluta consequência.

Direi, por isso, que a abertura que este Governo revela ilustra bem a disponibilidade que sempre teve para encarar soluções alternativas. Agora, o que o Governo não pode é encarar como factos opiniões avulsas, que não estão baseadas em qualquer estudo e que não são outra coisa senão armas de arremesso político e partidário. Isso não! Está disposto a encarar soluções concretas, e foi exactamente isso que fez.

Quando, antes de este Governo entrar em funções, foi criada uma comissão de acompanhamento para estudar as questões relativas à Ota, a Assembleia fez o que devia fazer. O meu colega do PSD diz agora que queriam criar uma outra comissão e que isso não foi permitido. Bom! Permito-me discordar, porque essa comissão que vinham propor não era para avaliar, mas apenas para colocar em causa, sem alternativa, uma decisão que estava assumida e um processo que estava em curso.

Ora, gostaria de lembrar o seguinte: nós próprios – eu e o Partido Socialista –, há dois anos atrás, fizemos a proposta de uma Comissão Eventual para o Acompanhamento do Processo da Ota (quando o PSD e o CDS no Governo começaram a hesitar) que foi chumbada por essa maioria PSD/CDS.

Portanto, a única diferença é esta: esta maioria não utiliza o facto de o ser para se impor, e a prova disso é que cerca de 90% das leis da Assembleia da República foram aprovadas com os votos, para além do PS, dos outros partido políticos. Isto significa que esta maioria absoluta não é um poder absoluto, é aberta, é democrática e considera a opinião de todos.

A large, bold, black cursive letter 'e' is centered on a white background. The letter is written in a fluid, handwritten style with a thick stroke and a slight shadow effect, giving it a three-dimensional appearance. It starts with a small loop at the top, curves down and around to the left, then curves back up and around to the right, ending with a small tail that curves back towards the left.

encerramento

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Srs. Deputados, Meus Senhores e Minhas Senhoras, vamos encerrar este Colóquio, que, em boa hora, a Assembleia da República e a Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações promoveu. Penso que são iniciativas como esta que, aos olhos dos nossos compatriotas, valorizam o papel do Parlamento.

Quero agradecer a presença de todos aqueles que, ao longo do dia, aqui passaram. Permitam-me uma referência muito especial aos oradores, em particular aos que ainda se encontram aqui – o Professor Paulino Pereira, o Professor Manuel Porto, o Professor Diogo Pinto e o Sr. General José Lopes – e também ao Sr. Bastonário da Ordem dos Engenheiros, que nos acompanhou aqui ao longo destas largas dezenas de horas em que tivemos este debate.

Um agradecimento também muito especial à comunicação social pelo acolhimento e pelo acompanhamento permanente desta nossa iniciativa.

Iremos promover uma edição deste Colóquio, que espero seja o mais rapidamente possível e no mais curto espaço de tempo, pelo que irei entrar em contacto com todos os oradores para lhes enviar os textos a fim de poderem ser corrigidos para, depois, podermos divulgar e perpetuar no tempo esta nossa iniciativa de hoje.

A todos o meu muito obrigado.

Notas biográficas dos oradores

Augusto Mateus

Economista, foi Ministro da Economia de António Guterres, depois de ter desempenhado funções de Secretário de Estado da Indústria, entre 1996 e 1997. Actualmente, acumula a profissão de Professor Catedrático no ISEG com a de presidente da empresa de consultoria Augusto Mateus & Associados. É neste contexto que está a desenvolver três grandes estudos: o Plano de Ordenamento do novo aeroporto, o Plano de Acção da Região Oeste e ainda o *masterplan* para a área da Qumiparque.

Diogo Pinto

Engenheiro de Minas (Instituto Superior Técnico) e Engenheiro de Petróleos. Professor Catedrático jubilado do IST e investigador na área da Geologia Aplicada.

É consultor internacional na área da gestão de Grandes Empreendimentos. De 1991 a 1995, foi Presidente do Conselho de Administração da Sociedade do Aeroporto Internacional de Macau e responsável executivo pelo empreendimento.

Manuel Porto

Professor Catedrático da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, doutorado em Ciências Jurídico-Económicas pela mesma faculdade. Foi Deputado ao Parlamento Europeu. É especialista em Economia, Direito Económico e Direito Fiscal e Regional.

É director da Associação dos Estudos Europeus de Coimbra (Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra).

José Luís Vale Rego Mendes

Engenheiro Técnico no Instituto Nacional do Transporte Ferroviário.

Foi vereador na Câmara Municipal de Lisboa e eleito na Assembleia Municipal de Lisboa.

Paula Alves

Directora-Geral da NAER – Novo Aeroporto, S.A. – empresa que tem por objecto “Proceder ao desenvolvimento dos trabalhos necessários à preparação e execução das decisões referentes aos processos de planeamento e lançamento da construção de um novo aeroporto no território de Portugal Continental”.

José Lopes

General e Engenheiro de Aeródromos da Direcção-Geral de Infra-Estruturas do Ministério da Defesa.

José Manuel Palma

Professor Auxiliar da Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação
Ex-director da QUERCUS.

Especialista nas diversas áreas científicas do ambiente.

Joaquim Jorge da Costa Paulino Pereira

Engenheiro Civil e Professor Associado do Departamento de Engenharia e Arquitectura do Instituto Superior Técnico.

Especialista nas áreas do Urbanismo e Transportes.

a

audições parlamentares

Audição com a Confederação da Indústria Portuguesa e responsáveis do estudo “Localizações alternativas para o novo aeroporto de Lisboa”

(Srs. Profs. Doutores Carlos Borrego, José Manuel Viegas e Ernâni Lopes)

10 de Julho de 2007

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Srs. Deputados, está aberta a reunião.

Agradeço a presença dos responsáveis pelo estudo “Localizações alternativas para o novo aeroporto de Lisboa”, mandado realizar pela Confederação da Indústria Portuguesa (CIP), que farão uma apresentação inicial. Depois, darei a palavra aos Srs. Deputados que pretenderem intervir em nome do seu grupo parlamentar e, em seguida, haverá um período de respostas. Haverá ainda uma segunda ronda de intervenções e de respostas.

O nosso procedimento será o habitual. A diferença aqui é que os nossos ilustres convidados fazem de “Governo”. Têm o benefício sem ter o ónus...

Parece-me ser esta a fórmula mais equilibrada. Apesar de esta iniciativa ter resultado de uma solicitação do PSD, não há requerente, pelo que não é o PSD que vai pôr as questões. Estamos a falar de uma entidade exterior à Assembleia da República e à Administração Pública, que aceitou o nosso convite, e sobre isso ainda tenho de agradecer.

Portanto, os três representantes vão gerindo o tempo entre eles, os partidos farão uma intervenção, depois haverá uma segunda ronda de perguntas e respostas – e já estamos a falar em 165 minutos, em bom rigor, que serão sempre mais.

Queria fazer um agradecimento público, em meu nome e no da Comissão, ao Dr. Francisco Van Zeller, Presidente da CIP, com quem falei sobre esta matéria. Depois da decisão que foi tomada, falei com ele no sentido de disponibilizar o estudo e a equipa que o realizou, para que

pudessem deslocar-se à Assembleia da República. Da parte do Dr. Francisco Van Zeller, houve de imediato a maior disponibilidade e devo ainda acrescentar o facto de ele ter sido o *pivot* da definição do dia e da hora desta reunião, o que foi um empenhamento total. Portanto, tenho de fazer este agradecimento à CIP, que possibilitou que hoje estejamos em condições de poder, tecnicamente, abordar esta questão, porque é no plano técnico que se coloca hoje a abordagem.

Estamos a falar de um dos maiores investimentos públicos que serão realizados nos próximos anos no nosso país, que certamente vai condicionar o nosso modelo de desenvolvimento e é extraordinariamente importante também para a situação e para a saúde das nossas finanças públicas e do nosso modelo de desenvolvimento.

Queria também referir que a paixão que gerou todo este tema foi um bom exemplo de cidadania e uma demonstração de que os cidadãos, em Portugal, estão disponíveis, desde que as matérias em causa e a forma como o debate é colocado o permitam.

Estou aqui como Presidente da Comissão e tenho as restrições institucionais da minha função, mas é pública e notória a posição que, enquanto cidadão, assumi nesta matéria.

Tenho ainda de reconhecer a importância da colaboração do Professor Ernâni Lopes, do Professor José Manuel Viegas e do Professor Carlos Borrego, que contribuíram para o esclarecimento e a clarificação, que foi de tal forma sustentada técnica e cientificamente, que levou a que o poder executivo suspendesse a decisão que estava tomada e fosse estabelecido um calendário para estudo e análise do que está em jogo nesta decisão.

Hoje, vamos ouvir a equipa que realizou o estudo para a CIP e, amanhã, teremos oportunidade de ter uma reunião com o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), para definir os contornos do estudo que vai ser realizado. Neste caso, o LNEC serviu aqui um pouco de veículo para a contratação de especialistas e entidades que vão realizar esse mesmo estudo, que, esperamos, esteja imbuído à partida de espírito de abertura em relação às alternativas que estão em cima da mesa. Estou convencido de que assim será.

Em primeiro lugar, daria a palavra ao Sr. Professor Carlos Borrego e os nossos ilustres convidados, entre si, gerirão a apresentação da vossa posição. Mais uma vez o meu muito obrigado.

O Sr. **Prof. Doutor Carlos Borrego**: – Sr. Presidente da Comissão, Srs. Deputados, muito obrigado pela oportunidade que nos dão de podermos aqui dizer quais foram os objectivos e como é que entendemos esta solicitação da CIP para com ela colaborarmos, numa primeira contribuição, para se criar um consenso que fosse suficientemente alargado sobre o novo aeroporto de Lisboa.

Numa primeira fase, e este relatório a que tiveram acesso é um relatório intercalar, analisámos e avaliámos alternativas de localização do novo aeroporto, de modo a garantir que havia possibilidade, do ponto de vista ambiental, de encontrar uma localização. Portanto, foi nessa perspectiva que o estudo se iniciou, havendo agora uma continuação, de que falaremos depois. Gostava de começar por dizer que isto foi suscitado por ter já havido inicialmente, em particular da parte da equipa do Professor José Manuel Viegas, como ele dirá, uma primeira preocupação em analisar, há mais de um ano, exactamente essas possibilidades de alternativas.

Portanto, este estudo não é uma avaliação preliminar de impactes ambientais, é uma primeira avaliação de localização e, como não podia deixar de ser, ressalvo rapidamente uma questão que me parece fundamental: um aeroporto tem, e terá sempre, impactes, quer ao nível ambiental, quer ao nível social, quer ao nível económico. É preciso saber geri-los e tentar minimizá-los.

Assim, a viabilidade ambiental da construção do novo aeroporto foi analisada também não pretendendo, de maneira alguma, revisitar toda a tomada de decisão desde 1999. Esta análise foi feita com o objectivo de olhar para a localização na margem esquerda do Tejo e ver se haveria, face a novos dados, alguma localização possível que não tivesse, porventura, sido analisada, tal como já indiciavam os primeiros estudos que haviam sido feitos pela equipa do Professor José Viegas.

Atenuar, nesses estudos, perturbações sobre áreas naturais classificadas, corredores ecológicos definidos no PROT-AML (Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa), área de montado, população afectada e movimentação de terras foram as grandes preocupações. Visitámos obviamente, como não podia deixar de ser, toda a evolução do processo desde 1969, onde aparecem várias alternativas – em 1982, com a ANA, em 1990, em 1994 e, finalmente, 1998/1999, com os estudos de impacte ambiental.

Por conseguinte, o relatório refere as várias hipóteses que foram estudadas ao longo deste período e a última abordagem territorial – e isto é importante – foi feita em 1982. Ou seja, olhando para todos os estudos, nota-se que a última vez que se viu com detalhe o território propriamente dito foi em 1982. Ora, como devem imaginar, de 1982 para agora, houve significativas alterações e, portanto, havia do nosso lado a ideia de que podíamos ampliar os graus de liberdade que tinham sido demasiado estreitados em 1982. De entre estas

alterações, destaco novas ferramentas, como sistemas de informação geográfica, uma melhoria significativa das bases de dados, em particular da base de dados da cobertura do solo, com o programa *Corine Land Cover*, que todos conhecemos, com informação de 2000 (portanto, muito recente), dados de satélite que também não existiam anteriormente, e a forte dinâmica demográfica que, entretanto, se verificou e que também nos preocupou. Só para dar dois exemplos: Vila Franca de Xira, entre 1981 e 2001, cresceu 39% em população; Carregado cresceu 15% em população, entre 2001 e 2004. Portanto, isto mostra, com certeza, que o território se tinha modificado.

Com base nisto, houve uma selecção de alguns critérios para se identificarem os locais. Não vou entrar em detalhe, todos tiveram oportunidade de analisar o relatório, mas vou focar dois ou três pontos que são relevantes: limitar locais que estivessem a menos de 50 km lineares da Gare do Oriente; a área de implantação do aeroporto ser uma zona equivalente à de implantação da Ota, ou seja, 2,5 km por 5km; a orientação das pistas ser tanto Norte/Sul como Este/Oeste (nessa altura, estamos a falar de pistas que poderiam, eventualmente, colidir com a orientação das da Base Aérea do Montijo) e evitar áreas com declive acentuado.

Nesta perspectiva, chegou-se à conclusão que poderia haver uma zona na margem esquerda que se situaria, genericamente, entre a A13, a oeste, e a A2, a sul.

Avançando, portanto, com os critérios de selecção que também foram utilizados nos estudos de impacte ambiental de 1999 (e vou só relembrar os três mais relevantes, do ponto de vista da nossa análise: impedir sobreposi-

ções com áreas naturais e, ampliar a distância ao corredor ecológico primário do Tejo/Sado; minimizar a afectação do montado; minimizar a afectação de áreas húmidas e minimizar a população a desalojar), tentámos aprofundar o estudo naquela área geográfica, analisando aspectos como

a geologia e a geomorfologia, a hidrologia, áreas de interesse natural, áreas florestais, distribuição populacional, património arqueológico, arquitectónico e etnográfico e as servidões.

Isto levou-nos a três grandes áreas, indicadas no mapa que está no estudo: uma junto à Fonte da Telha, que foi imediatamente considerada inadequada devido à envolvente populacional e à impossibilidade de criar redes de acessibilidades; uma segunda perto da serra da Arrábida, ou seja, Poceirão, que foi considerada aceitável porque havia baixa densidade populacional e estava a norte da A2 (tinha de se puxar um pouco mais para norte por causa do problema da serra da Arrábida), e, finalmente, uma área muito grande e disponível que designámos por Área H. E foi nessa Área H que avaliámos as alternativas. O Poceirão manteve-se em comparação; na Área H houve seis alternativas e mantivemos a lógica de que a ocupação do território seria de 1 250 ha, ou seja, 2,5 km/5 km, tendo-se iniciado uma análise mais aprofundada. Nessa Área H houve algumas hipóteses – foram seis as consideradas –, umas mais próximas de Lisboa e outras mais afastadas, que foram sendo retiradas da análise mais profunda devido a condicionantes que mais adiante referirei. Por exemplo, a H1 estava mais próxima de Lisboa; a H2 ampliava a distância ao corredor ecológico; a H3 minimizava a área de montado e a H4 minimizava a área florestal. Depois, encontraram-se duas áreas alternativas, a H5 e a H6, que estavam localizadas naquela grande zona dos concelhos do Montijo, Benavente e Palmela.

O concelho de Benavente está essencialmente na NUT III da lezíria do Tejo, enquanto o Montijo e Palmela estão na península de Setúbal.

Para termos a certeza de que estávamos a fazer um trabalho que fosse tão quantificado quanto possível, avançou-se com uma metodologia que não é muito usual nos estudos ambientais, que é a avaliação comparativa, em termos quantitativos, dos aspectos ambientais. Para isso, foi necessário encontrar indicadores.

Vou passar rapidamente pelos nove indicadores que aqui foram identificados: o número de sobreiros estimados para a zona de implantação; a área ocupada por eucaliptos na zona de implantação; o número de desalojados estimados; dois indicadores de ruído – que é um dos pontos fundamentais relativamente à exposição da população; a área de implantação afecta ao uso militar, porque chegávamos a aproximar-nos da zona do Campo de Tiro de Alcochete; o comprimento da Zona de Protecção Especial (ZPE) atravessada – e aqui há um ponto fundamental, que é o decreto-lei que proíbe o voo na ZPE a menos de 1000 pés de altitude, ou seja, cerca de 300 m de altitude; a rugosidade orográfica e a vulnerabilidade do aquífero. Com base nestes critérios, fomos fazendo a avaliação.

Porque a legislação portuguesa, como os Srs. Deputados sabem e bem, pelo Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, proíbe que sejam cortados sobreiros e azinheiras. O número de sobreiros, por exemplo, foi um dos pontos fundamentais na comparação entre as várias alternativas. Sempre que possível, incluímos também os números equivalentes da Ota.

Portanto, a lógica não foi a de comparar com a Ota, mas, sempre que havia dados, comparávamos a Ota com as alternativas que estávamos a estudar. E as alternativas eram para encontrarmos o melhor local possível na margem esquerda do rio.

Por exemplo, vê-se que aquilo que levou a afastar Rio Frio como uma alternativa foi o facto de 45 000 sobreiros serem abatidos, enquanto que nestas alternativas nós não chegamos, nunca, a valores superiores a 23 000 na H1 e que para a H6 estamos com valores da ordem dos 4 000 sobreiros.

Portanto, isto mostrava que havia uma diferença significativa entre Rio Frio, que era uma das alternativas da margem esquerda – alternativa essa que foi afastada – e estas que estavam agora a ser estudadas.

O estudo continuou, tendo sido aprofundado em termos de ruído, da população afectada pelo ruído e do modo como havíamos de localizar as pistas para garantir que o sobrevoos da ZPE não era feito. E foi exactamente com esta lógica que chegámos à solução que foi apresentada como a solução final e que designámos por H6, ou seja, a zona mais a leste do Campo de Tiro de Alcochete, porque essa não colide com a ZPE e tem uma pista com a orientação 01-19. Para quem, porventura, não esteja conhecedor da designação, é uma pista orientada a norte. É, portanto, uma pista quase com orientação a norte, muito próxima da 03-21 e mesmo da da Ota, obviamente é uma pista que está não orientada no sentido da da Base Aérea do Montijo, que é Este-Oeste.

Ora bem, a lógica desta perspectiva foi a de garantir, essencialmente, aquilo que eram as nossas preocupações. E quais eram as preocupações? Afastarmo-nos do corredor ecológico, afastarmo-nos da ZPE, garantirmos que estávamos numa zona que não tinha influências ambientais significativas – digo bem, significativas, porque há sempre influências ambientais – e que a aproximação e descolagem se afastava completamente das áreas classificadas como *habitats* – todas as áreas que estavam classificadas como *habitats* 2000, todas as ZPE, o dito “corredor ecológico”, que é uma definição muito lata e que não tem fixação geográfica de limites. Portanto, afastámo-nos o mais possível daquilo que interessava e resolvemos, inclusive, fazer uma análise multi-critérios.

Não vou entrar nos detalhes, porque iria falar de números e os números são sempre muito desagradáveis, mas adiantarei que se analisaram três cenários: um cenário base, em que todos os indicadores que encontrámos eram relevantes; um cenário natural, dizendo “Não! Vamos duplicar o peso das questões relacionadas com a protecção das áreas naturais”, ou seja, um cenário em que os indicadores relacionados com as áreas naturais têm o dobro do peso dos outros e em que, portanto, privilegiamos a

conservação da natureza; e um terceiro cenário, o cenário social, em que se dá destaque às perturbações mais directas sobre as populações, e, neste caso, estamos a falar, essencialmente, da população deslocada e do ruído.

O que é interessante é que, depois de fazermos estas análises, chega-se à conclusão de que há quatro alternativas que não são particularmente sensíveis aos indicadores, o que mostra que elas são bastante isentas do tipo de análise. São a H4, H5, H6 e a H3, que tem algumas flutuações. A H6 é a que aparece com a maior classificação final, em 85%, e, depois, a Ota e o Poceirão têm uma classificação muito semelhante, particularmente equivalente e sem grandes diferenças.

Por isso, a ideia foi a de, com isto, garantir que estávamos numa zona em que não há nenhuma área de interesse conservacionista, a área de sobreiros e de protecção da ZPE está longe, os núcleos urbanos são de baixa densidade e as áreas de expansão livres de constrangimento. Estas foram as conclusões a que chegámos e, quanto a estas, destaca-se a zona mais a leste do Campo de Tiro de Alcochete, portanto, a nascente da A13, junto ao limite do Campo de Tiro de Alcochete, em que 94% dos terrenos são propriedade do Estado, não há conflito com a ZPE e a sua orientação em termos de pistas é Norte-Sul.

Com esta localização geográfica, foi, depois, necessário olhar para as acessibilidades e ver como é que estas jogavam com esta localização, porque ela parecia, do ponto de vista ambiental, estar perfeitamente adequada e não haver constrangimentos fortes para que não fosse considerada a margem esquerda.

Passaria agora a palavra ao Professor José Manuel Viegas, que analisou as acessibilidades, para nos dar uma ideia de como é que estas jogam com esta nossa análise ambiental.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Prof. José Manuel Viegas.

O Sr. **Prof. Doutor José Manuel Viegas**: – Sr. Presidente, Srs. Deputados: Antes de falar das acessibilidades, gostava de fazer uma nota introdutória. Dado que este processo tem uma história a montante, na qual eu intervim publicamente, gostava de explicar um pouco o que é que aconteceu.

Há cerca de um ano e meio, dois anos, tive claramente a noção de que não era possível fazer uma discussão séria do assunto baseado apenas no padrão típico das intervenções da época, que era “eu acho que” ou “não me parece que”; era preciso fazer um estudo sério. Tive, então, oportunidade de apresentar essa posição ao Sr. Ministro Mário Lino, que me desafiou a encontrar um sítio que valesse a pena ser estudado. A restrição que houve, na altura, foi a de tentar não mexer na localização da linha ferroviária de alta velocidade a caminho de Elvas. Portanto, a busca foi feita apenas nesse espaço e aí aparece a hipótese Poceirão. E a hipótese Poceirão, na época, foi encontrada de modo a ficar fora daquilo que estava desenhado num documento oficial, que tem força de lei, que é o PROT-AML, e eu, não sendo especialista de ambiente, pensava que aquilo estivesse estudado com toda a profundidade. Verificou-se agora que não está e que aquela demarcação é apenas aproximada.

Por conseguinte, não há um estudo rigoroso de delimitação do corredor ecológico, o que, no meu entender é, enfim, não muito simpático para a Administração portuguesa, porque temos um documento, com força de lei, que diz que aqui há um corredor ecológico a preservar e depois, afinal, é aquilo, mais ou menos. Temos, pois, uma definição ambígua dessa restrição. Em qualquer caso, a busca foi em cima ou muito próxima da linha de alta velocidade a caminho de Elvas. Em estudos posteriores, esse documento (que não era um estudo, mas apenas o tal *memorandum*, como vem sendo

chamado), que dizia apenas “Parece valer a pena estudar isto. Estude-se. Porque há aqui um sítio que não é pior do que a Ota em termos ambientais e que tem vantagens grandes do ponto de vista da flexibilidade, quer de poder começar devagarinho, quer de poder crescer muito mais, quer de custos de construção”, é entregue ao Sr. Ministro no dia 31 de Janeiro de 2006. Nada aconteceu, entretanto, do lado de resposta do Governo e fomos à procura de localizações ambientalmente melhores e que não tivessem a restrição de estar por cima do corredor ferroviário a caminho de Elvas. Ou seja, enquanto na primeira vez dissemos “tomemos com o ponto fixo a linha ferroviária e vamos à procura de um aeroporto que seja compatível”, na iteração procurámos a melhor solução para o aeroporto, desde que fosse possível “puxar” para lá a linha de alta velocidade. E é, então, que aparece aquilo que vem sendo designado como Faias. Porquê Faias nessa altura e Alcochete agora? Muito simples. Porque nessa época estávamos a procurar uma solução que não colidisse com o Campo de Tiro de Alcochete, portanto, estávamos para fora dos limites do Campo de Tiro.

Em conversas posteriores, viemos a aperceber-nos que havia disponibilidade, particularmente por parte do Sr. Chefe de Estado-Maior da Força Aérea, para se questionar a implantação do Campo de Tiro na zona onde ele está. Desaparecendo esse limite, o exercício que agora foi feito pela equipa do Professor Carlos Borrego passou a designar-se H, mas poderia chamar-se Faias/Alcochete. Isto porque as Faias, que tínhamos delimitado, estão imediatamente a sul e parte das zonas que tínhamos estudado ainda se sobrepõem com algumas das opções H que aqui estão. Se quiserem, à escala macro é a mesma coisa, só que, antes, tínhamos decidido, para não levantar esse problema, ficar de fora do muro e agora foi dito “não, não há muro, portanto sintam-se à vontade”. E foi-se à procura, sem essa restrição. Como é normal em qualquer

problema de busca de soluções boas, quando nos retiramos uma restrição, há novas soluções que aparecem e que antes eram proibidas. Há, portanto, este enquadramento. Aquilo que este estudo mostra é que havia razão para considerar que Poceirão era uma alternativa não pior do que a Ota em termos ambientais e, em meu entender, com outras vantagens, que são inequívocas, do ponto de vista de custos de construção, de flexibilidade, etc., para além de surgirem soluções ambientalmente muito melhores, mas com a implicação de obrigar a que o projecto da linha de alta velocidade seja modificado. Tem de ser modificado o projecto de alta velocidade. As localizações H5 e H6 estão a cerca de 12/13 km a norte do Poceirão e não faz sentido ter a linha de alta velocidade a passar a 12/13 km do aeroporto. E é fácil – depois, se quiserem, posso falar um pouco sobre isso – rever o projecto de alta velocidade, no sentido de, com uma travessia diferente da que está prevista, passar em qualquer destas localizações. Peço desculpa, mas era importante este ponto prévio para clarificar como é que se chegou aqui.

No que diz respeito às acessibilidades, neste estudo tivemos a preocupação, sobretudo, de não privilegiar. É muito fácil cada um de nós, quando olha para isto, dizer “mas esta localização é melhor para Lisboa”, “a outra é melhor para Cascais”, “a outra é melhor para não sei onde”. Aquilo que fizemos foi tratar de forma idêntica todas as possíveis origens de passageiros para o aeroporto. Primeiro, o número de passageiros e o número de habitantes, sem mais. Depois, uma coisa que é conhecida destes estudos: a distância ao aeroporto como um desincentivo à utilização do aeroporto. Há, portanto, uma curva de degradação da atracção, o que é, aliás, clássico nos estudos de acessibilidade. Por último, fomos ponderar esse número de habitantes (ou corrigir, se quiserem) pelos factores de natureza económica que estão associados à geração do tráfego – é conhecida uma função que relaciona o PIB *per capita* com a propensão para usar o transporte aéreo. Isto para os residentes.

Depois fomos ver para os não residentes aquilo que são os indicadores de actividade económica, em geral, e aquilo que são os indicadores de actividade turística, porque, como sabem, cerca de metade do tráfego do aeroporto de Lisboa é constituído por não residentes.

Assim, não privilegiámos Cascais relativamente a Sintra ou a Setúbal. Demos o mesmo peso, quando tivessem os mesmos indicadores económicos e a mesma distância. A correcção, se quiserem, é feita no sentido do total anonimato, ou seja, um habitante a tantos quilómetros e com tanto PIB vale a mesma coisa, um hotel com tantas camas e a tantos quilómetros vale a mesma coisa. É a única forma de não sermos enviesados a favor de uns ou a favor de outros.

Aquilo que fizemos foi o habitual nestas metodologias. Devo dizer que tinha feito uma metodologia idêntica num estudo do ano de 1999, salvo erro, para uma comparação do potencial competitivo do Aeroporto Sá Carneiro face a Lisboa e face aos aeroportos da Galiza. É uma metodologia que está madura, que temos usado e que tem sido usada em vários estudos publicados a nível internacional, e os resultados têm-nos aí. De uma maneira geral, o que se verifica é que as três localizações em causa – a H, a Ota e o Poceirão – têm valores semelhantes a partir dos 40 minutos, mas na zona entre os 20 e os 40 minutos, estas zonas H, particularmente, são francamente melhores. Ou seja, elas têm a vantagem de não terem praticamente ninguém a ser afectado pelo ruído, de não terem praticamente ninguém a ser afectado por deslocalização. Portanto, não há ninguém ali “à bica” dos 5 ou dos 10 minutos,

mas há uma quantidade muito interessante de pessoas e de funções económicas entre os 20 e os 30 minutos. E é aí que elas ganham, relativamente à Ota e ao Poceirão.

O que fizemos em termos de metodologia? Muito simples. Facilmente, quer eu, quer, com certeza, a equipa do Professor Carlos Borrego, podíamos ter

feito um estudo com dez vezes mais páginas, que corresponderia ao material que está por trás disto. Para maior simplicidade considerámos que os tempos de acesso ao aeroporto eram sempre a alternativa mais rápida a partir de cada uma das localizações, fosse por estrada fosse por caminho-de-ferro. No caso do caminho-de-ferro e, particularmente, da alta velocidade, é preciso considerar que não temos um comboio no minuto em que nos dá jeito. Há um comboio a horas marcadas. Nós temos estimativas face aos volumes de procura, que são conhecidas, e sabemos quantos comboios por dia é previsível que venham do Porto a caminho do aeroporto, que venham de Coimbra, que venham de Aveiro, que venham daqui ou de acolá.

Portanto, há uma função “tempo de acesso”, que é a soma do tempo de percurso mais aquilo que se costuma chamar o “incómodo temporal na agenda do viajante”, ou seja, não é o tempo que eu espero pelo comboio, mas que desarranjo isso provoca na minha agenda quando eu só tenho dois comboios por dia. Quando eu tenho um comboio de meia em meia hora, esse desarranjo é nulo; quando eu tenho um comboio de seis em seis horas, tenho que ajustar os meus horários aos horários do comboio. São funções internacionalmente conhecidas, e é isso tudo que aparece aqui.

Uma última ressalva: como, na altura, não tínhamos introduzido seja o que for no que diz respeito à mudança de alinhamento da alta velocidade, os cálculos que aqui estão são ainda desfavoráveis relativamente ao que é possível fazer com o estudo, com a tal 2.ª fase que passa por introduzir uma nova posição para a travessia do Tejo. Ora, com isso melhora-se ainda mais a posição destas soluções H. Isto porque o que aqui está é que o caminho-de-ferro faz a travessia Chelas-Barreiro, depois sobe do Barreiro até ao Campo de Tiro de Alcochete e depois desce, de novo, para Vendas Novas. Se fizermos a travessia mais acima, na localização que nos parece ser a mais ade-

quada, que é Beato-Montijo, há traçados que já estão, como se costuma dizer na engenharia, apalpados e que parecem possíveis – muito mais curtos, desde logo na travessia do rio, porque são 5 km em vez de 8 e tal, e vão muito mais directos ao Campo de Tiro, permitindo poupar mais 2 ou 3 minutos, o que a essas escalas é significativo. Portanto, o que está aqui, do ponto de vista de acesso ferroviário, é penalizador face ao que é possível vir a fazer.

Em todo o caso, como se vê – e termino já –, temos uma situação em que a partir dos 40 minutos são mais ou menos idênticas quase todas estas alternativas, têm pouca gente a menos de 10 minutos e não é relevante ter o aeroporto a 5 minutos. Na zona dos 20 a 30 minutos, que é a zona crítica, as soluções H são claramente ganhadoras.

O que é que se vai fazer na 2.^a fase? Introduzir uma coisa que é muito importante, que é a perspectiva de crescimento dos tráfegos, quer rodoviários, quer ferroviários, e os eventuais efeitos de saturação ou de congestionamento, nomeadamente, na ponte Vasco da Gama, na A1, na agora A10, etc. Vamos ter de fazer aquilo que é habitual chamar “um estudo de tráfego”, que não é o que está aqui. O que está aqui é, se quiserem, o “esqueleto” de um cálculo de acessibilidades que tinha apenas como objectivo demonstrar que estas soluções não eram piores do que a Ota relativamente às condições de muitas pessoas, sejam residentes sejam não residentes, e isso fica amplamente provado.

Agora, tem de se fazer um estudo mais aprofundado com a evolução do tráfego, quer rodoviário, quer ferroviário, com a serventia do ferroviário suburbano e com a alta velocidade. Portanto, é um modelo bastante mais complicado e sobre o qual já estamos a trabalhar para que seja possível ser apresentado em tempo oportuno.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Professor Ernâni Lopes.

O Sr. **Prof. Doutor Ernâni Lopes**: – Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: É com muito gosto que participo nesta reunião. Como já foram informados, cheguei antes da hora à portaria e, entre a portaria e a sala de reuniões, excedi bastante os cálculos do meu colega e amigo José Manuel Viegas!... Portanto, estas medições de tempo são bastante elásticas. Eu estive à espera, seguramente, um quarto de hora, porventura um pouco mais!... Queria começar por vos dizer que a minha presença aqui é a pedido, um pedido que eu não quis recusar. Isto por uma razão: este estudo é patrocinado pela CIP, em particular pelo seu Presidente. Eu fui convidado pelo Presidente da CIP, em concreto através do Professor José Manuel Viegas, para ser conselheiro da definição do âmbito do estudo e aceitei esse convite. Acompanhei o desenrolar dos trabalhos desde os princípios do 4.º trimestre de 2006 como mero cidadão sem qualquer remuneração. Daqui quero tirar uma ilação fundamental: não participei na elaboração do estudo que está distribuído; esse estudo não é feito com a minha participação enquanto economista. Tenho plena confiança no trabalho que pude acompanhar quase dia-a-dia, mas não o fiz. Ele foi realizado – e já ouviram que continua em desenvolvimento teórico para aperfeiçoamento – por duas entidades independentes onde os meus dois colegas aqui presentes desempenham um papel fundamental.

Dados estes factos, não irei apresentar-vos um estudo, que não fiz – aliás, já está apresentado. Porém, gostaria de referir dois ou três tópicos.

O primeiro, porventura apenas primeiro por uma questão de lógica, é o que me parece ser a razão de ser: o porquê. Na minha avaliação, a questão central foi, e é, a de analisar, com fundamentação científica segura, a validade da posição de que a localização na Ota constitui, ou constituiria, a única opção tida como necessária para a localização

do chamado “Novo Aeroporto de Lisboa”. E, por isso, toda a lógica do raciocínio foi, e é, a de investigar hipóteses alternativas.

Já viram os argumentos, a sequência que os meus dois colegas, em particular o Professor Carlos Borrego, puderam apresentar, mas eu gostaria de, perante a Comissão, explicitar algo de carácter mais de lógica do trabalho.

Investigando hipóteses alternativas, aquilo que se fez foi, em primeiro lugar, e como condição necessária, procurar que essas alternativas que se buscavam fossem viáveis – isto aqui tem toda a carga do trabalho que o Professor Carlos Borrego fez, no sentido de que uma série de restrições apriorísticas fossem respeitadas. Em segundo lugar, procurou-se que essas alternativas que se buscavam – e eu sublinho bem “que se buscavam”, em termos de factos novos, nomeadamente a parte metodológica posterior à década de 80, da capacidade tecnológica de reconhecimento físico do território – fossem mais eficientes e mais eficazes. E aqui convém distinguir: “mais eficientes” do ponto de vista dos recursos, nomeadamente os financeiros – isto é, com os recursos disponíveis fazer mais ou com menos recursos fazer o mesmo ou melhor –, e “mais eficazes” como matéria que convém ter presente do ponto de vista económico dos efeitos – isto é, ver se o novo aeroporto abre ou não possibilidades adicionais para o desenvolvimento da economia portuguesa.

Portanto, conjugaram-se esses dois elementos, ou seja, como condição necessária, *hipocondição*, que as hipóteses fossem viáveis, porque, evidentemente, se fossem inviabilizáveis por via desses constrangimentos, o problema não se punha, e, como condição suficiente, que as hipóteses fossem mais eficientes e mais eficazes.

Como já ouvimos, a principal hipótese identificada, aquela com que nós os três estamos a trabalhar, é a chamada H6, que está nos gráficos, em que o Professor Carlos Borrego referiu 97% de espaço no Campo de Tiro de Alcochete. Aí, sim, há um facto novo.

Devo dizer-vos que fiquei surpreendido – não agora, mas quando estudámos isto em conjunto, quando trocámos impressões –, fiquei mesmo muito surpreendido com o quadro que está na página 17, que é o Quadro 2-1 (é uma matriz onde, nas colunas, estão os vários momentos dos estudos e, nas linhas, estão as localizações). Nesse Quadro, a hipótese – e são hipóteses que aí estão – do Campo de Tiro de Alcochete surge em 1969. Não foi exactamente na semana passada, foi há quase 40 anos – digo “quase” porque não é bem há 40 anos, mas anda lá perto. Ora, em 1969, a hipótese Alcochete – aliás, não é Alcochete mas Benavente e mais propriamente Campo de Tiro de Alcochete – é posta, e repararão também que, nessa matriz, várias das hipóteses possíveis aparecem repetidas. São vistas no estudo da Coluna 2, da Coluna 4, da Coluna 5 e, depois, reaparecem na Coluna 3, enquanto que Alcochete desaparece pura e simplesmente. Apaga-se!

Ora, eu não creio que, do ponto de vista topográfico, o Campo de Tiro de Alcochete tenha desaparecido em Dezembro de 1969. Ele estava lá, continuou lá, mas, do ponto de vista da leitura da decisão da localização, desapareceu.

E isto, Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, do meu ponto de vista, que não é o do ambiente nem o das acessibilidades mas é mais – como dizia o meu velho Mestre e querido amigo Professor Pinto Barbosa, já falecido, infelizmente – “cá na minha estante”, que era a expressão que ele usava. Isto é, portanto, na “estante” da economia e isto é um facto essencial. Houve razões, que eu não vou agora estar a investigar, que levaram a que um espaço claro, ousado, bombardeado, mais exactamente bombardeado – era para isso que ele lá estava –, não fosse objecto de continuidade, de consistência na análise. Apagou-se! E aqui há uma verificação de um facto, a que chamaria um facto novo, isto é, afinal o Campo de Tiro de Alcochete existe como realidade possível. A este respeito, quero sublinhar algo que vi na comu-

nicação social e que me parece verdadeiramente importante – saliento, contudo, que não pude falar directamente sobre isto com a pessoa –, que é o facto de o General Chefe do Estado-Maior da Força Aérea sublinhar, pelo menos é dado como tendo sublinhado, que a Força Aérea fará parte da solução, não fará parte do problema, o que é uma expressão simbólica, a meu ver, de grande importância.

Ora bem, como mero conselheiro, sem ser actor operacional na elaboração do estudo e, portanto, com a grande vantagem de não estar a defender uma “dama”, mas de estar muito ligado – nós os três – a essa mesma “dama”, que não vou agora qualificar, com esse à-vontade de não ser autor de parte do trabalho, aquela que me parece ser hoje a situação é a seguinte: não há fundamento, do ponto de vista ambiental, para não se considerar a margem sul, ou, se preferirem, a margem esquerda, que é exactamente o mesmo, o que, como os membros desta Comissão sabem, era algo de fundamental, em termos de bloqueio. Portanto, não há esse bloqueio, não há fundamento para isso e o facto de não haver, como o Professor Carlos Borrego demonstrou, resulta de aspectos novos e de melhor abordagem, do ponto de vista técnico ou tecnológico, mais exactamente, na análise do espaço, o que permite o encontro de novas localizações, em que avulta o Campo de Tiro de Alcochete.

Creio que, nesta primeira intervenção, não se justifica ir muito mais longe, mas, se o Sr. Presidente me permite, gostaria ainda de trazer para o debate algumas considerações de política económica e de estratégia de desenvolvimento.

Como primeira consideração, e completando, de alguma forma, o que os meus colegas já referiram, gostaria de dizer algo que é uma total trivialidade, mas, porque é uma total trivialidade, tem o peso das coisas que contam, como, por exemplo, o ser humano ter uma cabeça, dois braços, duas pernas e um tronco. De um modo geral é verdade e isto conta muito. É o seguinte:

um aeroporto é um conceito, é uma realidade que não se refere exclusivamente à realidade técnica de descolagem e aterragem de vários tipos de aviões. Um aeroporto é um instrumento inexoravelmente pesado de uma opção económica estratégica, que tem de ser seriamente estabelecida. E julgo que, com este trabalho, nós e a CIP, institucionalmente, estamos a dar passos para progredir neste caminho.

A segunda nota que não posso deixar de apresentar à Comissão é uma verdadeira questão fundamental e resulta do cruzamento entre aquilo que o Professor José Manuel Viegas disse e aquilo que é da minha área de interesse académico. A questão fundamental é esta: nenhum país pode discutir um aeroporto e uma localização em função de dados de carácter circunstancial, de pormenor, porque aeroportos, navegação aérea e turismo são três componentes fundamentais, intimamente articuladas, e que se colocam no quadro da economia global. E é por isto que gostaria de terminar referindo, sumariamente, quatro pontos, sem qualquer desenvolvimento. O primeiro ponto é o da tripla dimensão a considerar obrigatoriamente, que decorre do que acabei de dizer, que é a dimensão local, e local quer dizer Portugal, Península Ibérica, a dimensão regional, ou seja, a União Europeia, e a dimensão global, que significa, na realidade portuguesa, a vertente do Atlântico Médio e, porventura, do Atlântico Sul. Quando pensamos em aeroporto, à escala do aeroporto de Lisboa, estas três dimensões ou esta tripla dimensão é, obrigatoriamente, de considerar.

O segundo ponto que quero referir, e que foi posto em evidência pela intervenção do meu colega Carlos Borrego, é a capacidade potencial de expansão. Isto é, um aeroporto, visto no seu contexto, não pode ser uma entidade que no momento em que nasce está na dimensão do momento em que é desafectado, que é um conceito que não tenho capacidade para entender. Por isso, quando falamos em espaço, para além de todas as condições necessárias, que estão

preenchidas, o Campo de Tiro de Alcochete vale, *grosso modo*, o dobro do máximo necessário – isto, em termos de espaço medido em superfície. Não é exactamente o dobro, mas quase o dobro do máximo que se pensa como necessário. Portanto, quanto à capacidade potencial de expansão, é este o conteúdo do tema e não faço comparações com outras perspectivas que sejam consideradas.

O terceiro ponto de referência tem a ver com a chave da decisão. E os Srs. Deputados far-me-ão o favor de compreender que me atreva a dizer que, depois de todos os estudos técnicos, de toda a análise científica, de todos os fluxos, de todos os condicionamentos ambientais – tudo isso feito –, a chave da decisão é a validade económica do projecto. Isto é, o projecto não se faz para cumprir regras do dispositivo legal em matéria de ambiente ou de circulação de automóveis na estrada. Finalmente, e com isto termino, Sr. Presidente, algo que, certamente, não contam que esqueça: o chamado “constrangimento dos recursos”, o que, dito numa linguagem mais popular, é dizer, de maneira crua, que o dinheiro não dá para tudo. A este propósito, lembro-me sempre de um velho professor meu que explicava que, no dia em que, para o mesmo rendimento, fosse possível aumentar o consumo e a poupança, a profissão de economista seria uma profissão aniquilada. Não era preciso haver economistas e, muito menos, professores de Economia se, para o mesmo rendimento, consumo e poupança pudessem aumentar. Como, infelizmente, não vivemos nesse mundo angélico, onde só surgem qualidades ou elementos de factores qualitativos, o tema do constrangimento de recursos é um tema importante. Ora bem, o que quero sublinhar é que este tema do constrangimento de recursos se reveste do carácter de uma dimensão instrumental, ou seja, é um constrangimento, mas não é o critério decisivo, tem uma dimensão instrumental que está ligada, obviamente, às capacidades e aos mecanismos de financiamento.

Mas, Sr. Presidente, concluo, repetindo que aquela que me parece ser, no fim do dia, como se diz em inglês, a chave da decisão é a validade económica do projecto.

Agora, estou à disposição de todos os membros da Comissão.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Sr. Professor, a intervenção e a qualidade de V. Ex.^a foram suficientes para a qualidade e a validade deste tipo de debate. O mesmo se diga em relação ao Professor Viegas, que tem sido mais assíduo nestas matérias, e ao Professor Carlos Borrego.

Quero dizer que ficou aqui bem demonstrada, mais uma vez, a importância e a validade deste estudo e o facto de ter sido um contributo muito válido para a recolocação do debate sobre a construção do novo aeroporto no domínio em que aquele sempre deveria ter estado e de onde nunca deveria ter saído, que era o da questão técnica e do modelo de desenvolvimento que está em causa.

Pessoalmente, tive o cuidado de fazer o pedido desta audição – amanhã é que se trata de uma audição convocada, porque estamos a falar de serviços da Administração Pública, do Laboratório Nacional de Engenharia Civil – e quis que fosse hoje, para que ficasse bem claro e fosse bem visível que o que cabe agora, ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil, que, enfim, por aquilo que são notícias públicas, vai ser uma entidade veículo e, por isso, poderia ter sido outra entidade – mas esta é uma discussão que vai ser feita amanhã –, não é tentar fazer a opção, dizer que este ou aquele é melhor, numa lógica contra uma das opções. A lógica tem de ser a do estabelecimento do que seja mais válido e mais importante para o país, porque o que está aqui em causa é o país e não a opção A ou a opção B ou quem é detentor dessa opção. Não tenho qualquer dúvida de que seja quem for o Governo tem sempre todo o interesse, e tem essa missão, em fazer opções que coincidam com aquilo que é mais válido e mais importante para o país.

Por isso, mais uma vez, o meu muito obrigado por esta perspectiva e por esta primeira intervenção, que foi multidisciplinar, porque nos permitiu fazer uma abordagem para além da perspectiva ambiental e para além da perspectiva dos transportes. Enfim, permitiu-nos que também houvesse aqui uma visão sobre aquela que deve ser a estratégia e onde deve assentar o modelo de desenvolvimento do nosso país. E, num país pequeno como o nosso, um investimento como o da construção de um novo aeroporto tem um peso acrescido em relação a países de outra dimensão. Para a nossa economia, para o nosso desenvolvimento, este é um investimento que não tem a mesma importância que noutros países de maior dimensão. Vou, agora, dar a palavra ao Sr. Deputado Nelson Baltazar, que dispõe de 10 minutos, já com tolerância. Não estamos numa audição normal, sei que o Sr. Deputado é um habitual utilizador de uma reconhecida capacidade de síntese e, portanto, hoje vai, com certeza, continuar a utilizá-la. Ou seja, os nossos convidados não têm controlo de tempo mas os Deputados têm esse direito e essa obrigação.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Deputado Nelson Baltazar** (PS): – Sr. Presidente, em nome do Partido Socialista, quero cumprimentar, de forma especial, a presença de três cidadãos de renome nacional, os Srs. Professores Carlos Borrego, José Manuel Viegas e Ernâni Lopes, que hoje quiseram partilhar connosco esta opção de defesa da sua “dama”, como o Sr. Professor Ernâni Lopes disse, e muito bem, a “dama” que é necessário defender neste momento, porque a estudaram e foi reconhecida a oportunidade do estudo. Ou seja, não há hoje qualquer dúvida sobre a oportunidade do estudo e, por isso mesmo, temos a resposta do Governo àquele que já tinha sido o desafio feito ao Professor José Manuel Viegas, pelo próprio Ministro, no sentido de

que, se houvesse um estudo que referenciasse a oportunidade de uma nova avaliação, seria feita. Portanto, a vossa “dama” tem essa oportunidade, o que é importante, e, naturalmente, começo por ressaltar essa questão, dentro das que vou colocar, que são questões de índole pessoal, de dúvida e, como é evidente, políticas. Permitir-me-ão, com certeza, a oportunidade de vos ter aqui para vos colocar estas questões.

Quero dizer-vos que percebi, pela intervenção do Professor Carlos Borrego – aliás, todos têm feito questão de o ressaltar –, que a “dama” ainda tem um carácter muito preliminar. Quer na intervenção do Professor Carlos Borrego, quer na intervenção do Professor José Manuel Viegas, quando dizem que o estudo devia ter dez páginas por cada uma, é lógico que entendemos que, quer em tempo de execução, quer na capacidade de execução de um estudo destes, neste tempo, poderíamos e deveríamos ter dez páginas em cada uma, mas, enfim, temos o que temos e temos a oportunidade de o avaliar. Ao fazer essa avaliação, quero deixar-vos questões pessoais, minhas, de deficiência técnica, naturalmente, pois não tenho algumas capacidades e, por isso mesmo, terei de manter alguma atenção e, ao longo do tempo que aí vem, avaliar estas questões, que, como digo, são questões pessoais. Refiro-me, por exemplo, à questão das fontes de informação e da bibliografia que suportaram o estudo em questão. É importante para mim avaliar isto e penso que tenho de ter tempo para o fazer, o que, como imaginam, ainda não tive. Por exemplo, parece-me que a avaliação e o estudo feitos ao longo deste tempo estão muito suportados no sistema de informação geográfica, que, hoje, é um instrumento absolutamente suficiente para várias coisas, mas não sei – e esta é também uma dúvida pessoal que vou redimir ao longo do tempo – se é suficiente para determinar uma obra deste tipo. Se calhar, não é e, portanto, vamos ter essa explicação ao longo dos próximos seis meses.

Também tenho dúvidas, por exemplo, relativamente a algumas omissões do estudo em relação às questões do uso do solo e da avaliação do aquífero, mas estas, provavelmente, estarão nas tais nove páginas que ainda falta escrever por cada uma.

Também me parece que há um problema que não está suficientemente envolvido no estudo, que é a questão da zona de protecção da envolvente do local escolhido para o novo aeroporto. Toda a zona de protecção de envolvente é zona Rede Natura. Como é que resolvemos este problema? Sentimo-nos, no futuro próximo, capazes de afrontar esta questão? Vale a pena afrontar esta questão? Bom, estas são as tais questões pessoais e também não peço que me respondam já, porque iremos todos, com certeza, na sequência, avaliar isto, ao longo de mais quatro ou cinco meses que temos pela frente.

Gostava de vos colocar, directamente, algumas questões, sendo certo que, enfim, umas ainda não têm muita resposta ou, pelo menos, ainda não as percebi totalmente.

Em primeiro lugar, a questão dos custos associados ao projecto, ou seja, temos um projecto, num determinado local, e temos de ter custos associados. Há alguns que ressaltam e, se calhar, há outros que não vou referir, mas que podem ressaltar na vossa resposta. Gostava de saber quais são os pressupostos da avaliação que me farão na resposta.

Relativamente aos acessos rodoviários, vamos ter uma zona de localização do novo aeroporto de Lisboa, do NAL – permitam-me que lhe chame assim, porque é mais simples –, e essa nova localização está no meio de tudo quanto é acesso rodoviário previsto no PRN2000.

O mesmo se diga em relação aos acessos ferroviários. O Professor José Manuel Viegas já colocou aqui uma questão, relativamente ao acesso ferroviário, que tem a ver com a alteração eventual de uma perspectiva de travessia ferroviária do Tejo

para outra, que é a perspectiva Beato/Montijo. Bom, esta travessia tem um custo. A outra também tinha, mas a outra já existia. Portanto, qual é o custo adicional que podemos ter, se é que existe ou que podemos pensar que existe, nesta travessia ferroviária? É que, para além de TGV e ferrovia normal, vamos ter *shuttle*, porque, a esta distância, temos de ter, obrigatoriamente, um *shuttle* para o aeroporto. Peço desculpa por lhe estar a dizer isto, porque o senhor é que é o especialista destas matérias, há muitos anos, mas aprendi consigo e estou, digamos, a perguntar se isto é ou não verdade. Assim, neste acesso ferroviário, qual é o adicional de custo que temos? É também um adicional a acrescentar à questão dos custos associados?

Uma outra questão é a da intermodalidade das cargas, ou seja, nós, hoje, estamos a perder carga aérea no Aeroporto da Portela e, quando vamos construir um novo aeroporto, queremos ganhar carga aérea. Ora, ao querermos ganhar carga aérea, temos de ter e prever a capacidade de intermodalidade. Como é que isto se associa em termos de custos?

Outra questão que vos quero colocar é a da viabilidade e sustentabilidade ambiental e económico-financeira. Isto já foi aqui falado e já foram ditas muitas coisas importantes, pelos senhores, mas deixem-me pedir-vos um pouquinho mais.

É possível alterar o traçado do TGV, hoje, nesta data, depois dos compromissos existentes, em termos internacionais, com a Europa e com a Espanha? Quanto custa?

É possível alterar a política de transportes, do ponto de vista ferroviário, do ponto de vista de modalidade, do ponto de vista rodoviário? Quanto custa?

Descontaminar o Campo de Tiro de Alcochete – todos sabemos que isto tem de ser feito, pois temos problemas de longos anos naquela zona e, como tal, vamos ter de fazer isso – é também um custo adicional. Portanto, há

uma ideia já pensada, pela vossa equipa, de quanto poderá custar, se é que isto tem influência? Não quero valores, porque, com certeza, neste momento, ninguém tem valores. Aliás, já ressalvei o carácter preliminar do estudo, mas têm ideia de que vai haver este custo ou não? No fundo, quero perceber se vai ou não colocar-se esta questão da descontaminação do Campo de Tiro de Alcochete.

O acréscimo das mobilidades para os passageiros e a respectiva repartição modal são outras questões que também gostava que abordassem um pouquinho mais.

Por isso, esta zona especial de protecção do Tejo, que, hoje, temos como uma zona de grande carinho e na qual tínhamos pensado – julgo, aliás, que isso se vê no novo projecto, apresentado há pouco tempo, para a região de Lisboa, em termos de planeamento, o Lisboa 2020 – acarinhar o turismo, terá de ter outra função para além dessa. Portanto, como é que compatibilizamos, essencialmente, estas duas funções?

Sr. Presidente, não quero usar muito mais tempo, mas há duas questões que quero suscitar e, a estas, peço-vos encarecidamente que respondam, porque são fundamentais para que todo este caminho não se possa enviesar.

Primeira questão: o Laboratório Nacional de Engenharia Civil é ou não uma entidade isenta e credível para poder coordenar a evolução do estudo que os senhores apresentaram, do ponto de vista da avaliação? Gostaria que o Sr. Professor Carlos Borrego, como coordenador da equipa, ou um dos senhores, me desse uma resposta sobre esta matéria, porque há dúvidas que foram colocadas nos últimos tempos e gostaria de conhecer a vossa opinião, que é a que hoje importa.

Segunda questão que considero absolutamente essencial, para retirar também deste processo outras ressonâncias que por aí andam: o novo aeroporto de Lisboa é necessário ou é possível pensar na “Portela +1”? Estou a ser muito claro para não haver qualquer dúvida acerca do que estou a perguntar.

Ainda sobre esta matéria, uma outra questão: imaginemos que o novo aeroporto de Lisboa se constrói, em Alcochete ou na Ota – tanto faz – com a dimensão que queremos. Consideram, como concededores desta matéria, que é possível pensar num longo prazo de transmissão de tarefas entre a Portela e o novo aeroporto ou, após estar construído, o novo aeroporto deve entrar em funções de imediato e cessar a função do Aeroporto da Portela? Muito obrigado, grato por me terem ouvido com tanta atenção.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Muito obrigado. Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Costa, do PSD.

O Sr. **Deputado Jorge Costa** (PSD): – Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero agradecer a presença dos autores do estudo e também o enorme contributo que deram para a discussão sobre esta matéria. De facto, esta parecia ser uma matéria fechada e, afinal, concluiu-se que não é, bem longe disso.

Quero realçar aquilo que foi dito aqui pelos Autores do estudo, nomeadamente pelo Professor Ernâni Lopes, no sentido de que, de facto, há 40 anos que não se olhava para Alcochete. Por constrangimentos vários, pelo facto de se estar perante uma zona de tiro e de reserva da Força Aérea, com as limitações que são conhecidas, mas o que é facto é que há quase 40 anos que não se olhava para Alcochete.

Um outro facto que também gostava de sublinhar, porque é muito significativo, é o facto de, passe o pleonasma, se ter olhado, em conjunto, para a análise territorial pela última vez há quase 25 anos. Ou seja, estamos hoje a lidar com decisões tomadas relativamente à Ota sobre realidades que foram analisadas há 25 anos.

A primeira pergunta que quero fazer tem a ver com a “Portela +1”. E gostava de lhes perguntar, claramente, se o “+1” pode ser Alcochete, isto é, se Alcochete tem a

possibilidade de ser construído e desenvolvido de uma forma faseada? Coloco esta questão, porque, relativamente à Ota, sempre ouvimos dizer que essa possibilidade não existia, dado que, por um lado, estávamos perante um movimento de terras significativo e, por outro, pela necessidade de criar, de uma vez só, a plataforma. Gostava, pois, de saber se, relativamente a Alcochete, para além da capacidade de ampliação, que se sabe que existe de uma forma bastante superior àquela que se verificava ou que nem sequer se verificava na Ota, se pode proceder à construção de uma forma faseada, contribuindo para a concretização da "Portela +1".

Relacionado com isto, gostava também de saber o que é que entendem relativamente à curva de crescimento de passageiros. Sabemos que a definição da necessidade ou não do aeroporto tem, naturalmente, na sua base, perspectivas de crescimento do número anual de passageiros e sabemos também que o número de variáveis que definem essa curva é bastante significativo e que, às vezes, há pequenas questões que podem, de alguma forma, fazer variar essa curva de crescimento. Recordo o que aconteceu, por exemplo, com os atentados terroristas e com a gripe asiática e o que pode acontecer com uma eventual crise económica, que possa, de facto, alterar a curva de crescimento de passageiros. Gostava, pois, de ouvir a vossa perspectiva relativamente a esta matéria.

Passando para a matéria das acessibilidades, gostava de perceber, de uma forma clara, se consideram ou não indispensável a ligação ao TGV, com uma estação própria, porque também já ouvimos referências sobre essa indispensabilidade, nomeadamente na recente apresentação que o Governo fez sobre a situação dos projectos do TGV. Gostava, pois, de os ouvir sobre essa indispensabilidade da ligação directa ou se isto pode ser feito através apenas de uma ligação secundária ou mesmo através de um *shuttle* que ligaria a outra estação pela qual passaria o TGV, designadamente a de Lisboa.

Do ponto de vista do ordenamento do território e da integração na rede geral de transportes e logística, queria saber se estamos ou não, de facto, perante uma situação que contribui melhor para esse ordenamento do território. Faço a pergunta do ponto de vista do plano geral de transportes, que sabemos que não existe, mas que se pode, de alguma forma, equacionar. Estamos ou não perante uma situação que contribui para a melhor organização territorial, para a organização da rede geral de transportes e para a logística? Ou, pelo menos, esta solução não tem desvantagens relativamente à Ota? Faz ou não sentido pensá-lo desta forma?

Relativamente às questões ambientais, a pergunta que estava aqui formulada inicialmente no estudo do Professor Borrego era a que procurava saber se haveria ou não viabilidade ambiental. A conclusão não está cá, mas induz-se do estudo apresentado que, de facto, do seu ponto de vista há viabilidade ambiental clara e definitiva para a hipótese H6 que aqui está colocada.

Queria perguntar-lhes também, relativamente ao eventual apoio comunitário, se há alguma desvantagem na localização nesta zona. Esta também foi uma matéria que, em determinada altura, foi abordada. De acordo com os critérios que determinam o apoio comunitário, estamos ou não numa zona que tem mais ou menos apoio comunitário para a construção do aeroporto? Relativamente à obra, encontraram ou têm a perspectiva de que possa existir alguma intervenção muito significativa e relevante, sobretudo em comparação com a Ota? No caso da Ota, ouvíamos falar de um movimento de terras significativo e de fundações especiais em grande dimensão. Ora, eu gostava de saber se nesta localização e no estudo que desenvolveram encontraram essa eventual necessidade ou se estamos perante uma obra corrente, com as intervenções normais para uma obra deste tipo.

Porque este tema também se relaciona com as estimativas de custo e porque se enquadra na validade económica de que o Professor Ernâni Lopes falava, também gostaria de saber

se consideram que esta, a validade económica, está assegurada não só em termos de custos, comparando-os com os 3 000 milhões da Ota, mas também atendendo à perspectiva de desenvolvimento enquadrada no modelo que o Governo tem vindo a referir.

Por outro lado, há ainda a questão do tempo, que também é importante e é um argumento que temos vindo a ouvir. Consideram que estamos a perder ou a ganhar tempo com esta solução? De facto, dizia-se que só os movimentos de terras e as fundações especiais implicavam dois anos na Ota. Como tal, se estivermos perante uma solução que não tem essa expectativa, os dois anos que íamos passar na Ota para fazer os trabalhos preparatórios e as fundações especiais poderão, ou não, ser ganhos com esta solução. O que quero saber, portanto, é qual é a expectativa de abertura, em termos de calendário, para esta solução. Claro que a pergunta é feita em termos muito indicativos, porque imagino que não tenham ido ao detalhe nessa matéria, mas, evidentemente, com o conhecimento que é possível hoje ter a este nível, gostaria de conhecer essa perspectiva.

Gostaria ainda de saber o que pensam da relação desta eventual construção em Alcochete com outros aeroportos. Nós tínhamos um aeroporto na Ota que, segundo o que aqui li, tinha também influência directa na área de captação de passageiros do aeroporto do Porto. O que é que acontece em relação a Alcochete? Imagino que melhore significativamente em relação ao Porto, mas que possa ter alguma interferência relativamente a outros aeroportos. Por isso, também gostava de saber o que pensam relativamente a isto.

Finalmente, ouvi-vos dizer que estavam a trabalhar para apresentar uma actualização do vosso estudo, pelo que gostaria de saber em que áreas se está a desenvolver essa actualização e se ela está a ser elaborada para quem encomendou o estudo ou se lhes foi solicitado algo adicional pelo Governo. Por fim, queria saber se já foram contactados pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil, entidade a quem o Governo determinou o estudo comparativo, ou a pré-análise comparativa, melhor dizendo, ou mesmo por parte do Governo.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem agora a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Deputado Bruno Dias** (PCP): – Sr. Presidente, Srs. Deputados, quero começar, naturalmente, por saudar e agradecer a presença dos Srs. Professores Carlos Borrego, José Manuel Viegas e Ernâni Lopes, e os esclarecimentos que aqui já trouxeram, o contributo que acrescentam à reflexão necessária e a incomparável qualidade de sustentação técnica que trazem a uma reflexão política como a que tem de se desenvolver aqui. É isto que resulta deste encontro, da explicação que nos dão e do esclarecimento que aqui trouxeram. Quero fazer um ponto prévio e, depois, colocar três ordens de questões. Antes de mais, quero dizer que o PCP, desde o início, tem recusado posições políticas de rejeição liminar de possíveis soluções, tal como as que foram reiteradamente assumidas pelo actual Governo. Daí que tenhamos vindo a defender a realização de um efectivo processo de estudo e análise comparativa entre as várias possíveis opções de localização. E os Srs. Professores compreenderão, certamente, esta ideia aparentemente contraditória de que consideramos muito útil, importante e bem vinda a vossa presença e os vossos esclarecimentos, mas lamentável a forma como tem decorrido o processo, desde o início, que levou a esta apresentação e reunião. Ainda bem que a explicação e o esclarecimento aqui são trazidos, mas é lamentável a forma como, em primeiro lugar, há recusas de uma forma quase sem saída. Não o discutiremos aqui, mas não deixamos cair este aspecto, até porque, noutras ocasiões, o PCP continuará a sublinhar esta matéria. Refiro-me às reservas profundas que temos em relação ao processo político que, até 1999, levou à exclusão de soluções de uma forma liminar, em circunstâncias que, num dia que não deve ser tão distante como isso, ainda importará esclarecer. Queria, como disse, colocar três ordens de questões, a primeira das quais relativa a aspectos ambientais, que são os aspectos

mais aprofundados do estudo apresentado nesta matéria, pelo que releva a intervenção do Sr. Professor Carlos Borrego.

Antes de mais, queria colocar uma questão que, não sendo da área da biodiversidade, é fundamental em debates desta natureza, que é a do ordenamento do território. Falou-se no PROT-AML e na consideração dos próprios corredores ecológicos, a que já iremos. Para já, ater-me-ei ao quadro da estratégia de desenvolvimento territorial e de ordenamento do território que está considerada nesta área metropolitana, que é a da centralidade do estuário do Tejo. A questão da projecção da mega-Lisboa no contexto peninsular e europeu, como tem sido aprofundadamente referido, depende em larga medida desta estratégia de desenvolvimento em que o estuário do Tejo é o centro da Área Metropolitana de Lisboa. Deste ponto de vista, para a "cidade das duas margens", como muitas vezes foi chamada, existe ou não um carácter estruturante e gerador de dinâmicas de desenvolvimento territorial num empreendimento deste tipo?

Neste sentido, queria ainda saber qual o significado do próprio conceito de margem sul neste processo e neste projecto. Ainda para mais, tendo presente, como já tivemos ocasião de sublinhar, que a margem sul não é toda igual, sobretudo quando entramos nas questões ambientais. A margem sul não é toda igual em nenhum âmbito regional e muito menos no que respeita ao ambiente. E entramos aqui, entre outras, nas questões dos corredores ecológicos. Foi mencionada pelo Sr. Professor, e está demonstrada neste estudo, a vantagem de uma localização afastada mais a nascente dos corredores ecológicos primários, ou seja, a solução equacionada pelo estudo, a localização H6, mais afastada para leste. Neste contexto, queria fazer uma pergunta que, de alguma forma, resulta desta reflexão. Olhando para o mapa, que opinião têm os

senhores, nomeadamente o Sr. Professor Carlos Borrego, sobre a localização da zona de Alenquer, Carregado e Ota? Quando falamos de espécies que importa preservar, de corredores ecológicos e inclusivamente de rotas migratórias de espécies protegidas e a proteger, ficamos, ao ouvir certas intervenções, com a sensação de que haverá algumas espécies que vêm por aí acima, passam o Sado, chegam ao Tejo e fazem uma curva apertada, de 90°, para contornar a zona de Alenquer e da Ota, para depois seguirem para o norte da Europa. Há aqui algumas dinâmicas de biodiversidade que nos escapam?! Nós também não estamos cá para fazer este tipo de debates, mas há algum esclarecimento que importa aprofundar neste domínio. Em terceiro lugar, nestas matérias ambientais, queria falar das características da geomorfologia das localizações em causa. Aqui alguma coisa mais comum haverá quando falamos da margem sul, porque, não sendo toda igual, há algumas identificações próximas e semelhantes na geomorfologia das localizações em causa, como a do Poceirão e do Rio Frio. A pergunta que quero colocar prende-se com a diferença que se verifica entre estas zonas e a zona mais a montante do Tejo, a zona mais próxima da Ota, quanto às exigências técnicas de uma obra deste tipo. Deste ponto de vista, não entrando em pormenor e deixando para vós a explicação, colocamos esta questão relativa à exigência técnica de um projecto deste tipo, face às características geomorfológicas das localizações que estão em causa e que são abordadas no vosso estudo e face à solução que o Governo tem vindo a advogar, ou seja, a Ota.

A quarta questão em matéria ambiental prende-se com a protecção dos aquíferos. Em relação aos recursos hídricos, ficamos com a sensação de que há aqui determinadas zonas com gradientes diferenciados, relativamente ao seu carácter de zona de recarga. Há aspectos que importa, de facto, salvar, mas nunca ouvimos falar de uma região do país que

fosse consignada pelas políticas públicas como sendo um reservatório oficial de água do Estado. Um dia, se calhar, essa questão terá de ser colocada, mas para já, enquanto isso não acontece, o que pergunto ao Sr. Professor é se existem hoje, e em que medida, soluções técnicas para prevenir, salvaguardar e minimizar os impactos nesses recursos e nesses sistemas aquíferos. Estamos a falar, se bem entendi, do sistema aquífero Tejo-Sado, que não se confina a uma ou outra localização. Inclusivamente, há comunicações e nunca a expressão "vasos comunicantes" se aplicou com tanta propriedade como em relação a estas matérias.

Em relação às questões sobre acessibilidades, sendo certo e unânime que um aeroporto deixaria de o ser se funcionasse sem redes de comunicações terrestres eficazes, rápidas e cómodas, aqui coloca-se com particular destaque o transporte público pesado, nomeadamente o ferroviário. É esta a "espinha dorsal" de qualquer infra-estrutura aeroportuária que se pretenda para o século XXI. O Professor José Manuel Viegas mencionou a travessia do Tejo e a ligação à rede de alta velocidade, duas matérias autónomas que se relacionam entre si, e mencionou até a possibilidade de alternativas. Pode ter-me escapado alguma coisa, mas foi um pouco mais longe até do que aquilo que é mencionado no estudo. Ainda bem, porque esta reunião tem, assim, o mérito de nos permitir levar mais longe esta discussão. Ora, tendo ido mais longe e falado de uma matéria que não é colocada no estudo, queria perguntar-lhe quais são as diferenças – não sei se esse cálculo foi feito, mas seguramente será possível fazê-lo – entre os cenários que equacionou,

em termos de tempos de deslocação e de acesso ao novo aeroporto. Lá está, não falou em localizações específicas e na sua distância-tempo ao novo aeroporto, mas usou mesmo a expressão "anonimato" dos critérios considerados – PIB e distância. Naturalmente, há aqui matérias para verificarmos da gravidade, ou não, de uma solução alternativa em termos de traçado no acesso fer-

roviário ao novo aeroporto e esta é uma matéria que importa também ter em conta. É que a travessia Chelas-Barreiro, como todos sabemos e como tem sido reiteradamente afirmado pela Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes, tem uma vocação que vai muito para além do transporte de alta velocidade ferroviária. E esta é uma matéria que não podemos esquecer nem ignorar.

O Sr. Professor falou também da travessia do Tejo, mas, quando se trata de alta velocidade, fala-se da travessia do Tejo quase exclusivamente na ligação Lisboa-Madrid. É só nisso que normalmente se pensa quando se fala na terceira travessia do Tejo no que respeita à alta velocidade. De facto, é essa a valência mais óbvia quando se trata da ligação ferroviária na travessia do Tejo, mas já que falamos na possibilidade da localização de um novo aeroporto na margem esquerda do Tejo e já que falamos na travessia do Tejo, na linha ferroviária e na alta velocidade, penso que a pergunta oportuna é a que procura saber o que fazer e o que pensar em relação à ligação ao norte do país. Penso que esta pergunta se coloca no que respeita a uma ligação incomparavelmente mais cara, mais exigente e mais complexa na ligação que faz a entrada em Lisboa pelo norte da cidade. Não podemos ter uma ligação como, por exemplo, a que faz a conexão do aeroporto de Zurique a todo o centro e norte da Suíça? Refiro-me a uma ligação que permitiria, por exemplo, um cenário em que o acesso da região centro e norte do país ao novo aeroporto fosse feito directamente pela margem esquerda do Tejo, continuando para Lisboa a partir daí. Que cenários é que isto poderia permitir? Para terminar, penso que é importante colocar duas questões muito concretas e rápidas ao Professor Ernâni Lopes, por aquilo que ele disse e que é de sublinhar, isto é, o facto de a viabilidade económica do projecto ser uma chave fundamental no processo de decisão. Mas vendo este aspecto de forma integrada e não apenas no aspecto isolado do quanto custará este projecto e esta obra. Refiro-me, nomeadamente, ao

faseamento, à questão da articulação entre infra-estruturas aeroportuárias e ao faseamento da construção de uma nova infra-estrutura deste tipo. Quando se fala da inviabilidade, normalmente associa-se esta ideia ao interesse económico do grupo que porventura viesse a comprar os novos aeroportos, questão que é muito importante. Nós temos uma preocupação muito grande, mas não apenas de soberania e de defesa do interesse nacional, que a vida já demonstrou raramente acompanhar o interesse e a agenda estratégica dos agentes económicos que se apropriam deste tipo de equipamentos. A nossa preocupação é, portanto, muito profunda e não tem o sentido lógico de quem quer privatizar "porque sim", mas a preocupação que decorre da própria perspectiva estratégica económica nacional de desenvolvimento. O sector aeroportuário, aéreo e do turismo são factores estratégicos do desenvolvimento da economia portuguesa, não na óptica de um grupo económico, no seu sentido estrito, mas no âmbito nacional. Finalmente, coloco uma pergunta que penso ser interessante e que raramente tem sido debatida nesta matéria. De qualquer modo, o facto de estar connosco o Professor Ernâni Lopes pode justificar uma abordagem muito sintética do tema, da famosa curva de Hubbert. Queria que nos dissesse o que pensa sobre o que temos para as próximas décadas, já não tão distantes como isso, relativamente às dinâmicas das deslocações de longa distância e às ameaças e crises que podem aproximar-se do horizonte no que respeita aos recursos energéticos.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Deputado Abel Baptista.

O Sr. **Deputado Abel Baptista** (CDS-PP): – Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Srs. Professores Ernâni Lopes, Carlos Borrego e José Manuel Viegas, o vosso estudo veio desde logo desmentir uma coisa que, durante meses,

o Sr. Ministro afirmou, isto é, que a Ota não tinha alternativa. Afinal, há a possibilidade de construir um aeroporto num outro sítio que não a Ota. Isso é possível, como possível é que esse aeroporto sirva na mesma a região de Lisboa. O vosso estudo veio, portanto, desmentir muito do que tinha sido referido pelo Sr. Ministro ao longo destes dois últimos anos.

Ser o quarto a intervir tem a desvantagem de ver que muitas das perguntas que queríamos fazer já foram colocadas, mas tem a vantagem de não ser necessário repetir muito do que aqui já foi referido, nomeadamente no que respeita ao tempo de execução da obra, ao seu custo e a muitas destas questões. Há, no entanto, algumas que, ou porque não foram formuladas como quereria tê-las formulado, ou porque ainda não foram definitivamente colocadas, vou ter de colocar.

A questão do financiamento já aqui foi referida. Obviamente, este constrangimento de recursos de que falou o Professor Ernâni Lopes é extremamente importante. Como se diz na linguagem popular, é importante saber onde é que se vai buscar “aquilo com que se compram os melões”, onde é que vamos estar para poder efectuar a obra. Um dos pontos que já foi referido pelo Sr. Ministro nesta Comissão foi o de o projecto do novo aeroporto de Lisboa já ter sido apresentado em Bruxelas para financiamento, que se destina à Ota. Como tal, aquilo que gostava que me dissessem era se é possível usar o financiamento comunitário – que prevê um montante da ordem dos 1 000 milhões de euros para a construção do novo aeroporto de Lisboa – para a construção num outro local, mantendo, obviamente, este montante. A segunda questão, que ainda diz respeito ao financiamento, penso que é óbvio (e bom) que se preveja a execução do novo aeroporto em parcerias público-privadas. Ora, comparando a construção em Alcochete com a construção na Ota, gostava de saber qual é, na vossa perspectiva,

a atractividade para os privados desta execução. Os privados estarão mais vocacionados para a construção na Ota ou em Alcochete? E se esta questão faz sentido em termos públicos, muito mais sentido faz colocá-la a quem fez o estudo para uma entidade que tem essencialmente um interesse privado, em nossa opinião, mais do que legítimo.

Uma outra questão que ainda gostaria de esclarecer já foi colocada. De qualquer modo, gostaria de saber se, para os Srs. Professores, a hipótese “Portela +1” é uma verdadeira hipótese, se tem sustentabilidade e se, não sendo a opção a da “Portela +1”, o actual aeroporto de Lisboa, da Portela, deve ser definitivamente encerrado. Nós temos exemplos de várias cidades europeias que construíram novos aeroportos, mas não encerraram os anteriores e temos o caso de Atenas, que construiu um novo aeroporto fechando o anterior. Isto teve, no caso da Grécia, várias consequências, como a falência da companhia de bandeira e a diminuição do número de passageiros para Atenas. Gostava, portanto, de saber qual a vossa opinião a este respeito, embora o vosso estudo tenha incidido sobre uma outra localização alternativa à Ota e não se tenha debruçado sobre a Portela. De todo o modo, aproveitando os vossos conhecimentos técnicos e científicos e a massa crítica que trazem, seria para nós importante obter esta opinião de quem pensa esta questão nesta área.

Uma outra questão que se prende com a manutenção ou não da Portela é a de saber se o corredor aéreo da localização para que aponta o estudo apresentado, a localização H6, colide ou não com o da Portela e se permite a sua operação simultânea ou se essa é inviável.

Por fim, foi referido pelo Professor Ernâni Lopes que um aeroporto é muito mais do que um local onde descolam ou aterram aviões e onde estes se estacionam. Tem uma logística muito grande no que respeita ao parque construído que implica e no que concerne a todo o desenvol-

vimento que pode trazer. E o Sr. Professor, na tripla dimensão que aqui nos apresentou, deixou ficar, na minha opinião, questões extremamente importantes. Como tal, gostaria que o Sr. Professor nos explicasse melhor porquê esta tripla dimensão: a questão local, a questão regional e a questão global. Nós sabemos que um dos fortes concorrentes do aeroporto de Lisboa será, com certeza, a nível nacional, o do Porto. Mas esse não será, se calhar, o maior concorrente do aeroporto de Lisboa. Nessa situação estarão, sobretudo, os aeroportos espanhóis, nomeadamente o aeroporto de Madrid, e, num âmbito muito diferente, os aeroportos do Norte de África, de Marrocos. Gostaria, portanto, que o Sr. Professor nos desenvolvesse um pouco mais esta questão, porque ela é potenciadora do desenvolvimento nacional, como todos aceitaremos. Gostava de conhecer a perspectiva que o leva a falar no Atlântico Médio e Atlântico Sul.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra a Sr.^a Deputada Helena Pinto.

A Sr.^a **Deputada Helena Pinto** (BE): – Sr. Presidente, Sr.^{as} Deputadas e Srs. Deputados: Queria começar também por cumprimentar os Srs. Professores por estarem perante esta Comissão e pela possibilidade de realizarmos este debate, aprofundando algumas questões que têm sido polémica nacional e para as quais pensamos que o país deve estar atento e esclarecido.

O Sr. Professor Ernâni Lopes terá feito – se me permite que assim lhe diga – uma síntese da motivação deste estudo, que seria a de avaliar, do ponto de vista científico, a afirmação de que a OTA era a única localização possível. Penso que, em termos práticos, este objectivo está cumprido. De facto, assistimos em todo este pro-

cesso – refiro-me sobretudo ao processo de debate político em torno da localização do novo aeroporto de Lisboa – a uma posição intransigente por parte do Governo, defendendo que existia uma só alternativa e que a mesma só existia “porque sim”. Não saímos muito daí.

De facto, parece-me bom sublinhar um primeiro aspecto deste debate. Independentemente de outros factores e da escolha definitiva, é importante sublinhar que há outras localizações possíveis, que outro aeroporto é possível.

Embora não esteja presente a entidade que está por trás deste estudo, a Confederação da Indústria Portuguesa, parece-me que seria bom, em nome da transparência, que toda a motivação para a sua realização fosse devidamente explanada, no sentido de saber porque é que a CIP entendeu despende um esforço (até financeiro, devo dizer) para a sua realização.

Depois, gostaria de colocar algumas questões e, embora os Srs. Deputados que me antecederam já o tivessem feito – e se o Sr. Deputado Abel Baptista diz que falar em quarto lugar esgota muita coisa, falar em quinto, como é óbvio, mais esgota –, não vou repetir as que foram colocadas, que me pareceram pertinentes, mas referirei algumas preocupações que tenho.

A primeira, que gostaria que os Srs. Professores aprofundassem mais, se fosse possível, prende-se com a questão da alta velocidade, referida pelo Professor José Manuel Viegas. De facto, uma das questões que esteve sempre presente quanto à nova localização do aeroporto foi a necessidade de se

conjugue com todas as redes de transporte e, sobretudo, com a questão da alta velocidade.

Ora, esta nova ligação no Campo de Tiro de Alcochete (chamemos-lhe assim), ou H6, já tem alguns problemas, pois implica o desvio da linha da alta velocidade. Não digo que isto seja impossível, mas gostaria que este aspecto fosse mais aprofundado, porque me parece ser fundamental.

Para além disso, este ponto liga-se, eventualmente, com as questões mais globais em torno do aeroporto já focadas pelo Sr. Professor Ernâni Lopes, num âmbito local, regional ou global. A localização do novo aeroporto de Lisboa também tem de estar relacionada com os objectivos de competitividade, nomeadamente no espaço ibérico. Esta nova localização serve ou não este objectivo? Houve muitas dúvidas de que a Ota servisse, nomeadamente porque falhava a ligação da alta velocidade entre Lisboa e Madrid, e perguntava-se a partir de que ponto é que iríamos captar passageiros da grande área metropolitana de Badajoz e Mérida, que teriam de mudar várias vezes de comboio até chegarem ao aeroporto. Em termos práticos, era isto que se passaria. Gostava de saber, portanto, como é que estas matérias se conjugam e como é que a nova localização que propõem as serve. O mesmo diria em relação à carga, questão, aliás, levantada pelo Deputado Nelson Baltazar, pois esta matéria torna-se importante quando sabemos que o transporte de carga começa a assumir uma proporção importante no volume de negócios da TAP (não quero falhar no número, mas julgo que a carga já representa cerca de 20%) e que a maior plataforma logística foi localizada e já foi lançada no Poceirão, o que também não serve, de modo algum, quem defende a Ota.

Percebo – aliás, penso que o disseram – que este estudo não está completo e, por isso, a questão muito concreta que gostaria de colocar era a de saber se vão continuar a aprofundá-lo. Vão introduzir as questões económicas, ou vão esperar pela conclusão do LNEC e acompanhá-la? Deixo este contributo.

No que respeita às questões da expansão do aeroporto e da sua forma de construção – é difícil não as abordar –, fomo-nos apercebendo de que o modelo do aeroporto da Ota, devido às suas características concretas, nomeadamente porque todo o trabalho de preparação do terreno,

cuja previsão, como se sabe, ocupava quase metade do tempo e dos custos, tinha de ser todo feito de uma vez, porque as obras eram feitas da maneira tal e porque tinha de começar a funcionar. Do meu ponto de vista, este era um modelo óptimo para um grande aeroporto privado quando aí se associasse o grande negócio de privatização da ANA, com uma concessão de não sei quanto tempo. Portanto, é um aeroporto que tem de ser feito todo de uma vez e é um grande aeroporto privado.

Nesta nova localização, é ou não possível ir construindo o novo aeroporto de Lisboa por fases, por módulos, consoante as necessidades? É que este não é um assunto de somenos importância quando se fala em tantos milhões de euros!

Os Srs. Deputados já colocaram a hipótese da "Portela +1" e, como é uma questão que está na ordem do dia, também não posso deixar de o fazer, se bem que de outra maneira e não em termos de "Portela +1". O Sr. Deputado Nelson Baltazar perguntou se Alcochete era "mais 1" e até se o novo aeroporto era mesmo necessário. Ora, penso que todos nós já tivemos ocasião de embarcar na Portela e salta aos olhos, até dos mais leigos na matéria, que é preciso um novo aeroporto. Não é preciso fazer um grande estudo científico sobre essa matéria, todos percebemos isso.

A questão sobre a qual gostaria que se pronunciassem era a de saber se não devia ser "1+ Portela", em vez de ser "Portela +1". Isto é, não precisaríamos de um grande novo aeroporto internacional, competitivo, onde o problema

das bagagens não existisse, onde não existissem as filas de espera para quem não vem do espaço Schengen, etc., mas mantendo em funcionamento, mesmo que numa fase transitória, uma infra-estrutura aeroportuária na cidade de Lisboa, na qual estão a ser investidos 400 milhões de euros para aguentar os tais fluxos até 2017?

Eram estas as questões que tinha para colocar.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Como viu, Sr.^a Deputada, ser a quinta e, neste caso, a última, por ordem de representação parlamentar, não foi uma fatalidade pela repetição, mas uma oportunidade para a criatividade. Esse foi o mérito de V. Ex.^a.

Tem, então, a palavra o Sr. Professor Carlos Borrego.

O Sr. **Prof. Doutor Carlos Borrego**: – Com a quantidade de perguntas interessantes que foram colocadas, poderíamos, eventualmente, mandar vir umas sanduíches e continuar durante toda a tarde, porque temos aqui matéria relevante para conversarmos. De qualquer maneira, vou tentar dar as respostas possíveis mais ligadas às questões que me dizem respeito, as quais serão, depois, desenvolvidas, quer pelo colega José Manuel Viegas, quer pelo Ernâni Lopes.

Começo por dizer duas coisas que me parecem relevantes numa perspectiva mais estratégica. Como eu disse, um aeroporto é qualquer coisa que tem um impacto determinante a vários níveis e que, do ponto de vista do desenvolvimento, tem também um impacto absolutamente fundamental, como já foi sublinhado.

Acresce ainda uma questão. É que é provavelmente o último grande aeroporto a ser construído na Europa comum. As outras capitais já têm ou estão a fazer investimentos brutais nos seus próprios aeroportos. Portanto, pensemos no aeroporto de Lisboa como o aeroporto da estratégia de desenvolvimento em termos nacionais para os próximos anos. Isto significa, de uma forma muito rápida, que ele tem de ser competitivo para entrar no mercado que os outros, porventura, já ocuparam, o que quer dizer que tem de ser barato para ter taxas que lhe permitam exactamente ser rentável.

Ora, com base neste raciocínio, é importante perceber que os custos globalmente associados ao aeroporto e às acessibilidades têm de ser minimizados para que as

suas taxas sejam efectivamente competitivas. Porventura, depois, o modelo terá de ser discutido a outro nível.

Dito isto, não vou analisar em detalhe as perguntas de cada Sr. Deputado, porque algumas delas foram repetidas e tentarei responder de um modo mais abrangente.

Quanto às questões relacionadas com o projecto do aterro e da construção da obra, no relatório é feita uma análise daquilo a que chamámos o índice de planitude, que mais não é do que tentar mostrar a razão entre um terreno completamente plano e o terreno real onde o aeroporto está. E o gráfico é particularmente evidente, mostrando a Ota com um índice de 3,6 comparativamente com os 2,22 da posição H6. O que é que isto quer dizer no terreno? Que esta última é praticamente uma zona plana e não precisa de grandes aterros, o que tem várias consequências. A primeira é a de que fica muito mais barato, porque não tem o aterro inicial e a segunda é a de que não precisa de ser construída, na totalidade, a plataforma inicial, como na Ota, devido à eventual necessidade de estacaria, aterro, etc.

Portanto, este índice de planitude leva-nos a tirar várias ilações que poderiam ser alargadas em termos de como o aeroporto é modelar, etc., mas deixo esta questão para os meus colegas. A localização do Campo de Tiro de Alcochete tem esta grande vantagem em termos de construção propriamente dita.

Relativamente a matérias que foram abordadas mais de um ponto de vista ambiental, o Sr. Deputado Nelson Baltazar levantou algumas questões sobre o tipo de dados que foram utilizados, o uso do solo, etc., e, portanto,

com certeza que na análise mais detalhada do relatório irá encontrar uma boa parte das bases que estiveram subjacentes a este trabalho. De facto, o *Corine Land Cover 2000* (estamos a falar da base europeia de dados sobre a cobertura do solo), o estudo COS'90 (Carta de Ocupação do Solo), que foi adaptado e que permitiu fazer o detalhe que o *Corine Land Cover* não tem, como, por

exemplo, o de separar as folhosas (o *Corine Land Cover* fala em folhosas, mas não em sobreiros, em azinheiras, em eucaliptos, etc.), e ainda o estudo feito no local, em Maio de 2007, sobre o que é que lá estava exactamente – fotografia que, aliás, está no relatório –, identificam que a área leste do Campo de Tiro tem predominantemente eucaliptos. O próprio gráfico que compara as várias localizações mostra que o número de sobreiros é reduzido.

Portanto, os dados foram múltiplos; vieram de várias bases de dados, e não apenas do Sistema de Informação Geográfica (SIG). O SIG foi uma ótima ferramenta que foi complementada com muita informação, incluindo aquela que nós detínhamos de trabalhos que foram sendo feitos nas áreas circundantes.

Passaria à questão da descontaminação e da viabilidade ambiental daquela zona, mas, se me permitem, voltaria, antes disso, um pouco atrás.

De facto, não há dúvida de que é necessário aprofundar o que é que vai ser a continuação do trabalho, uma vez que várias pessoas o perguntaram. Sendo um trabalho preliminar, como é normal, vamos terminá-lo, porque essa foi a encomenda que a CIP fez, com a lógica de que há uma componente ainda ambiental que tem de ser aprofundada. As questões relacionadas com os recursos hídricos superficiais, a hidrogeologia, a própria qualidade do ar e o ruído não foram suficientemente detalhadas por falta de tempo e precisam ainda de algum aprofundamento.

Para além disto, agora há o ordenamento do território e toda a integração dos futuros modelos dos sistemas de transporte e há a componente aeronáutica, que procura determinar de que maneira é que vai ser gerido o aeroporto em termos de número de aviões a aterrar e a levantar. Sabemos bem que não é tanto o número de passageiros/ano a grande variável nos aeroportos neste momento, mas a quantidade de aviões que conseguimos fazer aterrar e

levantar por hora no aeroporto. Este é que o factor determinante. O aeroporto de Berlim, que está a desactivar Tegel e a construir um novo, tem exactamente esta grande preocupação, e não tanto a do número de passageiros com que se vai desenvolver.

Por fim, para além da componente aeronáutica, existe ainda a da competitividade.

Portanto, estes vão ser os aspectos que o estudo irá cobrir nos próximos tempos para ser completado e entregue definitivamente à CIP, como nos foi solicitado.

Feito este parêntesis, devo dizer que a descontaminação do Campo de Tiro de Alcochete foi um dos problemas que identificámos, não em termos de necessidade de descontaminação, mas no sentido de fazer algumas análises locais para perceber qual é o grau de contaminação. Os militares, neste aspecto, são muito preocupados, porque retiram praticamente todo o material depois de fazerem o tiro, não ficando lá resíduos. Portanto, neste caso, também temos uma felicidade: não vamos encontrar um Campo de Tiro – como também não encontraríamos outros, porque esta é uma regra normal dos militares – com resíduos de bombas que explodiram. A descontaminação foi, portanto, uma preocupação que tivemos.

No entanto, temos de fazer medições antes de saber se é preciso ou não fazer a descontaminação e, a precisar, será só exclusivamente na carreira de tiro, que é uma componente que está fora da H6. Fica na outra zona do

campo e não na ponta leste, que é aquela de que estou a falar. Assim, não será absolutamente determinante fazer a descontaminação, a não ser que algumas das infra-estruturas adicionais do aeroporto venham a localizar-se nesse sítio.

Temos uma preocupação muito grande quanto à área da ZPE, que foi aqui referida. Comecei por dizer, como pessoa ligada ao ambiente há muitos

anos, que a nossa grande preocupação quando iniciámos este estudo foi precisamente a de garantir que a qualidade ambiental fosse assegurada. Portanto, o estudo da qualidade ambiental foi feito na perspectiva de perceber se íamos tocar em algum ponto sensível. A Rede Natura, a ZPE do Tejo, a ZPE do Sado, os corredores ecológicos constituíam preocupações nossas, ao ponto de percebermos se tinha sido feito algum trabalho profundo de contagem das aves e de quais as que passavam pelos vários corredores que foram indicados no PROT-AML. Como não encontrámos esse trabalho, fomos ver e chegámos à conclusão de que há alguns indícios de que aquele local pode ser um bom corredor ecológico, pois há várias linhas de água, há pequenas charcas e há inúmeras zonas de nidificação. Portanto, concordamos que a PROT-AML fez bem em ter localizado um corredor ecológico entre o Tejo e o Sado e, portanto, preservámo-lo.

Não é possível dizer, porém, que aquele corredor ecológico se estende a mais 100 metros para um lado ou a mais 200 metros para o outro. Ninguém soube quais eram as aves que passaram ali. Respondendo ao Sr. Deputado Bruno Dias, de facto, elas continuam para norte e vão passar ao lado da Ota, entre a Ota e o Atlântico.

Por isso, os corredores ecológicos são zonas bem conhecidas em termos da passagem das aves, não são conhecidas as suas larguras, pelo que muitas vezes estamos a trabalhar na componente ambiental com esta parte mais qualitativa à qual tentamos dar a quantificação possível, com os indicadores e com a análise de multicritério. Mas há uma componente qualitativa que continua a estar subjacente.

O Sr. Deputado Nelson Baltazar colocou mais duas questões. A primeira foi a de saber se o LNEC era ou não uma entidade credível. Quem sou eu para saber se ele é credível? Por amor de Deus!... Obviamente que

sim. Se me perguntar se tem todas as valências para fazer um estudo destes, aí já começo a ter algumas dúvidas. Mas se me perguntar se é capaz de se munir dessas valências fora dele, provavelmente direi que sim.

Vou agora responder a algumas das questões colocadas pelo Sr. Deputado Jorge Costa quanto à “Portela +1”, pois parece ser um ponto interessante e que, aliás, também responde à questão do Sr. Deputado Nelson Baltazar. Não estudámos essa matéria e, portanto, é claro, no nosso trabalho, que o objectivo não foi encontrar uma solução que incluísse a Portela. Mas somos sensíveis a uma situação, que me parece particularmente relevante, que é a de o aeroporto construído na zona de Alcochete ser claramente modelar. É um aeroporto onde pode ser construída, em primeiro lugar, uma pista, a qual se manterá em funcionamento, e, consoante as situações económicas do país e o desenvolvimento regional e, inclusive, internacional o justificarem, poderá ser construída mais outra pista e, eventualmente, mais outra, se for preciso. Isto pode fazer com que a diminuição do tráfego na Portela seja feita de um modo faseado.

Chamar a isto “Portela +1” ou “1+ Portela” é uma questão que deixo para os Srs. Deputados. Não me pronuncio tecnicamente sobre este assunto.

Em relação à pergunta relativa à viabilidade ambiental, não há dúvida de que está demonstrado que há um local possível sem grandes impactes ambientais, que é, do ponto de vista dos indicadores multicritérios, suficientemente adequado para permitir a instalação de um aeroporto. Portanto, não me parece que, neste caso, se levante qualquer dúvida e o estudo veio

precisamente mostrá-lo, nesta fase preliminar. A verdade é que, se isto não fosse possível, o resto que há pouco referi, a continuação do estudo, não se justificava. Foi por isso que se começou exactamente por esta parte, porque ela era fundamental para continuar. Portanto, agora é a sequência normal de um estudo deste estilo.

Deixo para o meu colega José Viegas a questão da redução do tempo de construção, que, sendo faseado, tem uma flexibilidade totalmente diferente relativamente à construção de um aeroporto que implica um grande investimento inicial e a necessidade da sua rentabilização.

Suponho que já respondi ao Sr. Deputado Bruno Dias sobre a questão dos corredores ecológicos e já identifiquei as características do terreno. Trata-se de um terreno arenoso.

Aliás, só se anda lá de 4x4, porque dentro do Campo de Tiro de Alcochete não há asfalto, há apenas alguns caminhos, o que significa que é um terreno muito mais fácil de trabalhar.

A protecção dos aquíferos é, sem dúvida, um ponto importante. Foi feito o estudo do aquífero na zona do grande Tejo. É um aquífero importante, é o maior que temos em Portugal, mas ele vai até à ponta de cima, vai encostar à Ota.

Está indicado no mapa. São duas áreas separadas, isto é, com classificação diferenciada do ponto de vista geomorfológico, mas vai até à zona de Alenquer/Ota.

Portanto, a diferença é esta: este aquífero que está aqui em baixo tem maior profundidade, tem muito maior quantidade de água e drena directamente para o estuário do Tejo. Portanto, é uma característica muito própria que não quisemos escamotear; olhámos para ela na perspectiva de ver qual era o índice de susceptibilidade do aquífero e a equipa chegou à conclusão de que o índice de susceptibilidade, isto é, o risco de contaminação a que o

aquífero está sujeito, é considerado médio ou baixo na zona do Campo de Tiro. Há algum trabalho interessante neste ponto, precisamente porque uma das questões colocadas foi a de saber que consequências poderiam ter no aquífero os bombardeamentos no Campo de Tiro. Portanto,

há alguns dados que nos permitem olhar de uma maneira muito clara sobre o que sucedeu, ou sobre o que, felizmente, até agora não sucedeu.

Não estando terminada, para nós, a questão do aquífero, porque vamos, obviamente, analisá-la com maior detalhe, também não é com certeza aqui que vamos encontrar argumentos para inviabilizar o estudo, pois o que já temos na mão permite-nos dizer que estamos, pelo menos, em pé de igualdade com a Ota.

O Sr. Deputado Abel Baptista levantou várias questões e penso que já abordei as de âmbito ambiental. Perguntou se a localização H6 colide ou não com a Portela. Não colide, porque as pistas têm praticamente a mesma orientação e os aviões vêm no mesmo caminho para aterrar e, além de tudo o mais, estão afastadas, mais do que estaria a aproximação à Ota. Portanto, há, aqui, inclusivamente, alguma vantagem do ponto de vista da separação das pistas.

Suponho que abordei a maior parte dos problemas que me foram colocados. Não fiz referência directa a nenhuma pergunta que a Sr.^a Deputada Helena Pinto me fez, mas fui respondendo, em particular à continuação do estudo, à questão da "Portela +1". A questão de "1+ Portela" é uma questão semântica que considero importante, mas que, neste momento, tecnicamente falando, não é crítica para nós.

Quanto à questão relativa à CIP, embora não responda por esta entidade, entendo que isto foi um bom exemplo de cidadania e de como as pessoas com algumas dúvidas sobre projectos que podem vir a influenciar o futuro do nosso país se podem congregarem e disponibilizar-se para preparar um estudo para entregar ao Governo sem custos do erário público. Julgo que este é um exemplo importante, pois o estudo não foi pago com dinheiro dos contribuintes, o que significa que a cidadania funciona em Portugal, se os problemas forem adequadamente tratados.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Prof. José Manuel Viegas.

O Sr. **Prof. Doutor José Manuel Viegas**: – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Começo pela questão da motivação. Como tive ocasião de dizer logo no início, tenho alguma responsabilidade pessoal nessa matéria porque, pouco depois da sessão em que o Governo apresentou a sua opção pela Ota, em finais de Novembro de 2005, uma série de pessoas dos órgãos de comunicação social começaram a perguntar-me, a mim e a outros, o que achávamos disto. Concluí rapidamente que isto já lá não ia com “achados” e que a única forma de proceder era fazendo um estudo sério. E foi disso que tentei persuadir o Sr. Ministro, com o documento que lhe entreguei no final de Janeiro de 2006, para o qual não obtive resposta. Ora, foi esta ausência de resposta que me levou a falar com o Eng.º Van Zeller, em Abril de 2006. Disse-lhe que achava que era preciso fazer um estudo a sério que demonstrasse que havia outras soluções que não fossem a Ota.

Eu tinha já colaborado com a CIP há uns anos, num projecto sobre transporte de mercadorias e logística – tinham-me convidado para fazer parte de um conselho consultivo – e tinha, portanto, uma facilidade de contacto que me levou a perguntar ao Eng.º Van Zeller se estaria disposto a organizar, através da CIP, a angariação dos fundos necessários para a realização desse estudo. E foi em resposta positiva a este meu desafio que o Eng.º Van Zeller e a CIP apareceram em cena. Se quiserem as datas, foram as seguintes: em Novembro de 2005, houve o anúncio público desta decisão por parte do Governo e, em Janeiro de 2006, entreguei ao Sr. Ministro o tal memorando de nove páginas, que não pretendia mais do que fazer uma chamada de atenção para o facto de que tudo indicava haver outras localizações. Na falta de resposta, três meses depois falei com o Eng.º Van Zeller e disse-lhe: “Acho

que temos de fazer um estudo. Ajuda-me ou não a encontrar o financiamento para esse estudo?". Foi assim que a coisa surgiu. Portanto, a CIP – e fico muito grato, obviamente, ao Eng.º Van Zeller e à CIP – serviu fundamentalmente de veículo de divulgação do que era, na altura, um estudo preliminar (se quiserem, entre o documento das nove páginas que referi e este que está aqui), um documento de motivação de potenciais financiadores que fomos tentar sensibilizar para a verosimilhança da hipótese de existir uma localização alternativa. Sem mais. Depois, foi todo o percurso, que é mais ou menos conhecido.

Falemos agora das questões de conteúdo das matérias que me são mais próximas. Começo pela questão dos acessos rodó e ferroviários, em que vou misturar as matérias, independentemente de quem colocou a questão, para tornar a explicação mais simples.

Estamos numa região particularmente bem dotada, do ponto de vista rodoviário, a que só falta um acesso, que já está previsto no PRN (Plano Rodoviário Nacional), que é o IC13 e que passa mesmo à beira do Campo de Tiro. Portanto, a menos que se coloquem questões de saturação de algum dos eixos, que têm de ser verificados na segunda fase e onde o elemento mais em risco pode ser a ponte Vasco da Gama, está tudo feito. Bom, tudo não está, porque o IC13 não está feito, mas está tudo planeado e não é preciso alterar o PRN por causa disto. Ou também se podia alterar, mas não é preciso, pelo que não há custos adicionais.

No que diz respeito à alta velocidade e ao serviço dos caminhos-de-ferro, de uma maneira geral, colocam-se duas questões: a primeira é a de saber se é ou não indispensável ter alta velocidade e que custos adicionais é que isso provoca.

Em boa parte por causa das questões que aqui já foram levantadas, nomeadamente as relativas à competitividade da economia portuguesa, que este aeroporto pode ajudar, e também devido ao aspecto a que o Sr. Professor Ernâni Lopes

chamou de “âmbito local”, que tem a ver com Portugal e a Península Ibérica, parece-nos indispensável que este aeroporto seja capaz de servir bem toda a grande concentração populacional portuguesa ao longo do eixo Atlântico, servindo também as ligações de tráfego a partir de origens que não tenham ligação directa por voo a Faro, ou seja, ao Algarve, e, além disso, toda a zona de Badajoz e Mérida.

A ligação em alta velocidade é, por isso, a nosso ver, uma peça indispensável de um conceito de aeroporto que seja mais do que um sítio onde os aviões aterram, levantam e “dormem”. Mais: essa ligação, neste caso particular, tem uma grande facilidade de articulação também com a linha de caminho-de-ferro convencional.

O Poceirão, como sabem, é o sítio onde há uma bifurcação ou, melhor dizendo, uma trifurcação, porque há uma ligação para Setúbal, há outra que vai para o Pinhal Novo e para Lisboa – seguindo, a partir do Pinhal Novo, para o Barreiro – e depois ainda há outra que vai para o Alentejo e para o Algarve. A localização no Poceirão dava para fazer isso directamente.

Aqui, nas Faias ou em Alcochete, tal não é possível, mas temos os tais 12 km em terreno plano, onde é comparativamente fácil e barato fazer uma ligação ferroviária a partir do aeroporto para o nó do Poceirão, com o que vamos irrigar toda a zona da rede convencional. Por causa da carga, temos de fazer a ligação ao Poceirão a partir do sítio do aeroporto. Era mais fácil ter tudo no mesmo sítio, mas não estão suficientemente longe para que isso seja um problema por aí além.

Passo à questão da travessia. Reparem que há aqui uma questão fundamental, que desde muito cedo, quando começámos a trabalhar nisto, se tornou clara. Estamos a falar de um projecto integrado, que tem a ver com a alta velocidade, o aeroporto e a terceira travessia do Tejo – são três macroprojectos –, mas também com o ordenamento do território e a competitividade. Portanto, o conceito, se quiserem, é um conceito global. Para este efeito, tem um papel muito importante a questão da

travessia e o que aqui foi dito relativamente ao ordenamento do território à escala da área metropolitana e à centragem sobre o estuário, etc.

Por isso, quando se fala em mudar a localização da travessia, não se trata tanto de ganhar muitos minutos – uma vez que o ganho, a partir da margem direita, será na ordem dos dois ou três minutos, o que não sendo completamente despreciando, não é muito relevante –, mas, sim, de poupar um número significativo de quilómetros de linha de alta velocidade, que, essa sim, custa muito dinheiro. Mais, vamos poupar uns milhões significativos na travessia propriamente dita.

A travessia Barreiro-Chelas tem 8,5 km de comprimento sobre a água, é feita numa zona com grandes movimentos de navegação no Tejo e é feita, à chegada ao Barreiro, num local com grande deposição de metais pesados e numa zona que, à chegada a Lisboa, é oblíqua à cala norte na navegação do Tejo, o que obriga a um vão de 690 metros, um vão absolutamente gigantesco para uma ponte ferroviária.

Se puxarmos essa travessia para a zona do Beato-Montijo – e recorde que esta alteração, do lado de Lisboa, corresponde a qualquer coisa como o lado sul da doca passar a ser o lado norte da doca, ou seja, uma diferença de 100 metros, diferença que, na margem esquerda, é muito maior –, essa simples mudança de orientação faz com que a travessia da cala passe a ser ortogonal em vez de ser enviesada e que o vão, em vez de 690 metros, seja da ordem dos 400 metros. Chamo a atenção para o facto de, numa ponte, os custos associados aos vãos se elevarem, no mínimo, ao quadrado. Às vezes mais do que isso.

Além disso, voltando à questão da mudança de orientação, não temos o problema dos metais pesados e não temos o problema de garantir tirantes de ar ou quotas do tabuleiro muito altas, a partir da cala norte, porque, à medida que nos aproximamos do outro lado, estamos numa zona onde não há navegação comercial.

Em termos técnicos, quem faz a travessia Chelas-Barreiro, faz a travessia Montijo-Beato sem problema algum. As primeiras estimativas que temos apontam para que o custo, só da ponte, seja da ordem dos 60% a 70%, no máximo.

Portanto, há uma poupança muito significativa na ponte.

O traçado, a partir daí, a caminho de Vendas Novas, que tomámos como o ponto fixo, é praticamente a direito, passando com um ligeiríssimo desvio porque há uma ligeira bossa para passar pela localização do aeroporto. De qualquer modo, este caminho é também mais curto até chegar a Vendas Novas, que era o ponto fixo na alternativa anterior e nesta. O trajecto é, portanto, mais curto, pelo que também em terra se poupa qualquer coisa. Mas é, sobretudo, na travessia que vamos poupar.

O que temos de custos a mais? Se quisermos manter o serviço suburbano ferroviário directo do Barreiro a Lisboa, precisamos de fazer uma ponte entre a ponta da península do Montijo e a ponta da península do Lavradio, já do lado do Barreiro. São 1 800 metros. É muito menos do que os 3 km que poupamos sobre o rio e com quotas menores.

Com isso, podemos, inclusivamente, abrir a perspectiva de um elemento que em todos os documentos dos municípios e da área metropolitana tem aparecido como muito importante, que é o arco ribeirinho. Essa ponte pode ajudar, desde logo, a estabelecer o troço mais a norte do arco ribeirinho da margem esquerda, entre o Montijo e o Barreiro, e pode ser uma ponte rodod-ferroviária, isto é, pode facilmente fazer as duas coisas. Mais: com relativa facilidade pode ter continuidade, depois, no sentido Barreiro-Seixal. Por isso, este é um elemento central.

Já agora, se me permitem, sempre fui um bocadinho contrário à expressão "cidade das duas margens". Prefiro a designação *twin cities*, cidades gémeas, que os americanos usam e que é um bocadinho diferente. Porquê? Porque o rio, aqui, é muito largo. Portanto, não é exactamente a mesma cidade, são duas cidades gémeas que se dão muito bem, mas não é, de facto, a mesma cidade. Ou seja, são coisas complementares.

Em todo o caso, chamo a atenção para o facto de que não é inequívoco, do ponto de vista económico, que se deva fazer a ligação ferroviária ao Barreiro, por uma razão que tem a ver com o custo e com o benefício.

A ligação da Fertagus tem 65 000 a 70 000 passageiros por dia. Recorde-se que as ligações feitas pelas linhas de Sintra e de Cascais, mesmo com a queda que têm vindo a sofrer no número de passageiros, têm valores próximos dos 150 000 e dos 200 000, sendo que já tiveram 250 000 passageiros. Portanto, 60 000 passageiros por dia, para uma linha suburbana, é um valor que deve ser questionado, mesmo para ligações em terreno seco. Em terreno molhado, passando por cima de um rio, não é óbvio que esta ideia resista a uma análise custo/benefício. Saliento que esta ideia aparecia "à boleia" da necessidade imperiosa de se fazer uma travessia por causa da alta velocidade, porque os 60 000 passageiros surgem no corredor entre Almada e o Fogueteiro.

Sobre o Barreiro, as perspectivas de procura para uma travessia ferroviária serão entre 25 000 a 30 000 passageiros, nos casos mais optimistas. Por isso, se quisermos ter algum rigor nestas decisões, chamo a atenção para o facto de mesmo a tal ponte Barreiro-Montijo só ser indispensável num contexto muito mais estratégico de ordenamento da margem esquerda do que de serventia ferroviária à população do Barreiro, onde, só por si (enfim, com contas feitas de cabeça), me parece que não é óbvio que se justificasse. Depois, quanto à ligação de alta velocidade, e respondendo a uma questão que surgiu mais tarde, para nós é óbvio que faz todo o sentido que a ligação Lisboa/Porto se faça pela margem esquerda, com grandes vantagens de custos e com mais uma vantagem, que não é desprecienda, que é a de meter Santarém na equação. Se fizerem a ligação, em linha recta, do Campo de Tiro de Alcochete a Leiria, onde está prevista uma estação, "tropeçam", consoante o alinhamento, em Santarém e em Almeirim, que também são duas "cidades gémeas". Portanto, com muita facilidade se põe Santarém na linha de alta velocidade.

Porque é que isto é importante? Por uma questão de pontuação no ordenamento do nosso eixo Atlântico. Vejam o que está previsto: Braga, Porto, Aveiro, Coimbra, Leiria, e depois um salto brutal até Lisboa. O que é interessante é que, em relação às distâncias entre Braga, Porto, Aveiro, Coimbra, Leiria, cada um destes segmentos tem entre 60 km a 70 km. Curiosamente, há uma distância quase constante. Depois, entre Leiria e Lisboa, a distância é de 140 km.

Se metermos Santarém na equação, as distâncias passam a ser de 70 km entre cada segmento. Por conseguinte, passa a haver uma situação muito cómoda, que é a de ninguém, no território, ao longo deste eixo Atlântico, estar a mais de 35 km de uma estação de alta velocidade, subindo ou descendo, consoante o horário e consoante o sítio onde quer apanhar o comboio.

Trata-se de uma vantagem não desprecianda, a de fazer este serviço pela margem esquerda. É certo que acrescenta algum tempo de percurso à viagem Lisboa/Porto – a nossa estimativa é que seja da ordem dos 8 minutos –, mas não nos parece que isso seja minimamente preocupante, porque esse tempo é facilmente ganho com melhorias de traçado ou com um aumento na velocidade dos comboios. Mas provavelmente não é preciso, porque aquilo que é indispensável para o comboio Lisboa/Porto não é fazer o percurso em 1 hora e 15 minutos, mas, sim, fazer em muito menos tempo do que um automóvel. E um automóvel, mesmo em excesso de velocidade, não consegue percorrer esta distância em menos do que 2 horas, ou 2 horas e 15 minutos. Como costumo dizer, é preciso ser mais rápido do que o automobilista mais gabarola. Por isso, se fizermos o percurso em 1 hora e 30 minutos, em vez de em 1 hora e 20 minutos, não temos qualquer problema e estamos a ter um melhor serviço.

Depois, há uma questão muito importante também relativa ao ordenamento do território e à competitividade. Como tem sido dito repetidamente, fazer o aeroporto implica localizar à sua

volta todo um conjunto de actividades económicas, aquilo a que, simplifadamente, se tem chamado a cidade aeroportuária. O Professor Augusto Mateus, que também colaborou connosco, tem estudado esta matéria e o que diz é que, na região da Ota, é possível fazer uma cidade aeroportuária, mas fica muito mais mal arrumada e sai muito mais caro em termos da sua implantação.

Se for aqui, temos todas as condições para o fazer. Mais: neste caso não tenho quaisquer dúvidas para onde se deve estender a cidade aeroportuária. Ela deve estender-se entre o aeroporto e o Poceirão, porque é aí que vão estar as actividades económicas que têm de lidar, por um lado, com a plataforma logística, e, por outro, com o seu embarque aeronáutico. Portanto, é por aí o terreno privilegiado.

Depois há outras questões importantes como a do crescimento do tráfego, da flexibilidade, da expansibilidade, da "Portela +1", etc. Toda a questão da evolução do tráfego aéreo está sempre sujeita a algumas incertezas, estando, hoje, a maior de todas relacionada com o problema do aquecimento global. Tanto quanto se sabe, o transporte aéreo é hoje uma das formas de transporte mais ecológicas, em termos de relação passageiro/km, só que, de cada vez que se embarca, fazem-se muitos quilómetros. Há números da Lufthansa que mostram que esta companhia, com a frota actual, gasta 4 litros de combustível por cada passageiro embarcado e por 100 km de percurso, ou seja, o equivalente a um carro que gaste 8 litros aos 100 km, mas sempre com dois passageiros, o que, como todos sabemos, não acontece. De facto, é um número notável! Há cinco anos esse valor era de 5,2 litros por 100 km, mas a Lufthansa diz que, com as aquisições que vai fazer até 2011 e 2012, vai chegar aos 3,5 litros por 100 km.

O problema, portanto, não é o do consumo específico, mas o da distância que percorremos cada uma das vezes. Isto porque há emissões ao nível da troposfera e

não é bem conhecido todo o conjunto de impactos. Existe, pois, algum risco de que, quando isto for mais bem conhecido e se se quiser fazer a internalização destes custos externos, o transporte aéreo possa não ter o potencial de crescimento que tem vindo a ter. Mas, por outro lado, pode ser que tenha.

Portanto, temos de ter um aeroporto que não seja vítima de uma descoberta de que, afinal, o transporte aéreo é muito nocivo para o ambiente, mas que também não seja vítima do sucesso do transporte aéreo. Temos de ter um aeroporto que possa crescer à medida do necessário, mas que possa continuar a crescer, se for esse o caso.

Esta solução do Campo de Tiro de Alcochete, ou, se quiserem, da margem esquerda, em geral, tem essas vantagens, porque, com toda a facilidade, os custos de preparação são muito baixos. Podemos fazer apenas uma pista e um terminal, uma coisa barata. E depois podemos ir crescendo, sendo fácil chegar às quatro pistas paralelas em qualquer das localizações que vimos. Portanto, por aí não temos dificuldade.

O valor económico para o investidor é muito grande, seja público ou seja privado – depois falarei da questão da parceria público-privada. Porquê? Porque, se eu puder ter o mesmo investimento com redução do risco comercial e escalonando-o no tempo, com certeza que o valor económico ou o custo do investimento que estiver a ser feito é muito menor do que se for feito tudo “à cabeça”. Para os investidores, numa potencial parceria público-privada, há na Ota uma questão decisiva sobre a qual o Governo tem sido pouco claro, que é a seguinte: qual a verdadeira repartição dos riscos de construção que se faria na Ota? Porque sou engenheiro civil “não praticante” das matérias de construções de aeroportos – tive uma cadeira de aeródromos na faculdade, trabalhei em obras e tenho vários projectos assinados por mim quando era mais jovem –, sei o

suficiente para perceber que, com toda a facilidade, os custos dos trabalhos preparatórios da Ota podem custar o dobro e demorar o dobro do que está orçamentado. Os relatórios da Parsons falam em perspectivas optimistas de 30 meses e qualquer coisa como 30% a 40% do custo total do aeroporto.

Eu não acredito que os consórcios privados estejam disponíveis, no caso da Ota, para assumir integralmente este risco. Para além disso, se a decisão for a da Ota, não deixarei de me pronunciar em público, pedindo ao Tribunal de Contas que, neste caso, faça um visto prévio daquele contrato, para que não aconteça o que aconteceu noutras situações em que, depois, o Tribunal de Contas vem dizer: "A repartição de riscos foi prejudicial para o Estado". Portanto, esta é uma matéria em relação à qual todas as localizações na margem esquerda do Tejo têm grandes vantagens relativamente à margem direita.

No que diz respeito à questão da parceria público-privada, em geral, penso que, em Portugal, o Estado tem tido uma preocupação dominante e uma omissão grave. A preocupação dominante tem sido quase sempre a da maximização do encaixe financeiro, e é a isso que reage a imprensa económica, dizendo "Encaixámos não sei quantos milhões". Veja-se o que se disse agora sobre a REN.

Simplemente, não tem havido, na maior parte dos casos, para não dizer na totalidade, por parte do Estado, uma definição clara das orientações estratégicas a que deve obedecer o desenvolvimento do objecto concedido ou do objecto emparceirado. E isso é perfeitamente possível, embora mais difícil, pois obriga a uma especificação mais abstracta, mas deve ser feita em todos os casos. Portanto, pessoalmente, não tenho problema algum com as parcerias público-privadas, mas tenho todos os problemas com parcerias público-privadas quando não há uma definição cuidadosa da orientação estratégica em que aquele objecto se deve integrar.

O Sr. **Deputado Jorge Costa** (PSD): – E há a partilha de risco!

O **Orador**: – Mas a partilha de risco tem sido feita, às vezes, com pouco cuidado.

No entanto, a questão não é essa. A questão é que deve estar escrito claramente para que é que queremos isto, como é que vemos a missão do aeroporto daqui a 20 ou 30 anos e quais são os parâmetros dentro dos quais devemos inserir este projecto.

Por último, relativamente à questão da “Portela +1” ou “1+ Portela”, devo dizer que a Sr.^a Deputada Helena Pinto provocou aqui um tropeção, porque usou a expressão que eu estava a preparar para um artigo que queria escrever no jornal, que era: “Portela +1, 1+ Portela?” Devemos ter tido alguma telepatia nesta matéria. Mas fico-lhe grato por ter levantado esta questão, obviamente.

Quando se fala da “Portela +1” – e eu penso que devo ter sido a primeira pessoa a falar e a escrever sobre isto em público, em 1994 –, a ideia é muito mais no sentido de um alívio da pressão sobre a Portela e, portanto, de criar uma alternativa que permitisse que aquilo que não cabia na Portela pudesse caber noutra sítio.

Entretanto, a TAP foi capaz de afirmar e ter algum sucesso numa estratégia de *having a key* na zona de Lisboa e dispôs também de algumas consequências externas favoráveis, que não sabemos se são duradouras – nomeadamente, a da falência ou quase falência da VARIG. A verdade é que isso foi possível, aproveitou-se e é melhor partir de onde estamos do que partir de onde estávamos. Mas não temos certezas quanto à sustentabilidade desse sucesso comercial.

Em todo o caso, parece-me óbvio que vale a pena formular o problema, não só numa dimensão de alívio da pressão, mas numa dimensão de segmentação de mercado. Isto é, queremos ou não ter dois aeroportos servindo conceitos e produtos diferentes?

Em todos os mercados maduros – qualquer pessoa que tenha trabalhado num mercado maduro sabe isto –, a segmentação do mercado permite fazê-lo crescer, porque há mais consumidores com um produto mais próximo do que eram as suas preferências ideais e, portanto, consomem mais. Quando falo aos meus alunos, no Técnico, sobre segmentação de mercado, digo: "Imaginem que só tínhamos um modelo de camisa. Só havendo um modelo de camisa, quantas camisas teria cada um de nós? Só havendo um modelo de gravata, quantas gravatas teria cada um de nós?". Teríamos, com certeza, muito menos. Portanto, consumimos muito mais roupa, porque temos o mercado segmentado. Os construtores de automóveis e de todos os mercados maduros já perceberam isto há muitos anos.

A mobilidade em transporte aéreo também é um mercado maduro. Devemos, por isso, questionarmo-nos sobre se ajuda ou não a competitividade de Portugal e da região de Lisboa ter um mercado segmentado. Em meu entender, ajuda.

Como? Começando por ter o essencial do serviço na Portela e o novo aeroporto a servir apenas de alívio, nomeadamente com taxas portuárias mais baixas do que as da Portela, a empurrar para lá as companhias *low cost*. A ANA não pode dizer: "Vão para ali as *low cost*", mas pode fazer uma diferenciação de preços e de níveis de serviços que leva a que naturalmente vão para ali os clientes menos exigentes e que querem preços mais baixos. Depois, à medida que o tráfego vai crescendo...

O Sr. **Deputado Jorge Costa** (PSD) – E os voos *charter*?

O **Orador**: – Os voos *charter*, hoje, já quase não existem. Lisboa, neste momento, já tem muito menos voos *charter* do que *low cost*. Mas também, com certeza, na medida em que existam ou ressurjam.

Portanto, à medida que o tráfego vai crescendo, quem estiver a gerir o sistema aeroportuário, tem de encontrar as fórmulas de preço e de nível de serviço que leve a que as repartições de tráfego se façam de acordo com as capacidades instaladas. E há-de chegar um momento em que o principal serviço seja feito no novo aeroporto e em que o aeroporto da Portela fique remetido a outro serviço. Qual é o outro serviço? Eu responderia de uma maneira muito simples: é aquilo a que o Professor Ernâni Lopes chamou o “serviço local”.

Na minha opinião, esse serviço deveria ir um pouco mais longe do que a Península Ibérica, mas iria até ao alcance do Airbus 319, se quiserem – os voos de Paris, Milão, Bruxelas, Londres. No fundo, os voos de cerca de 2 horas e 30 minutos de duração, porque são esses voos que nós, que andamos muito de avião – e eu ando quase todas as semanas de avião –, se não fazemos, gostaríamos de fazer, que era ir e vir no próprio dia. Para isso, preferia ter um aeroporto que fosse aqui à “porta de casa”.

Nessa altura, a ANA, a futura ANA ou seja quem for o concessionário do aeroporto, pode diferenciar, não tanto pelo preço, que deve ser mais caro, mas, sobretudo, por exigências ambientais: “Não quero aviões acima desta dimensão”; “Não quero aviões acima deste volume de decibéis”.

Portanto, naturalmente, vamos ter uma situação evolutiva, em que começamos com o novo aeroporto a servir de alívio e a transformar-se, a prazo, no servidor principal. A Portela a sair da posição de servidor principal e a transformar-se cada vez mais no servidor do novo tráfego doméstico, digamos assim, que são os voos à escala do Airbus 319 ou dos seus sucessores.

Penso que há todas as condições para fazer isto num pacote gerador de muito valor económico, para a região e para quem estiver a explorar o aeroporto.

Com isto, julgo que respondi a tudo o que tinha para responder.

O Sr. **Prof. Doutor Ernâni Lopes**: – Bom, creio que todos os Srs. Deputados tiveram resposta, senão a tudo, a quase tudo. Por isso, vou fazer de “respondedor +1”, pegando num pequeno segmento do mercado das respostas sobre aquilo que não foi directamente tratado. Começaria pelo Sr. Deputado Bruno Dias (...)

O **Orador**: – Vou responder, usando, de memória e de uma forma ultra-sintética, a apresentação que fiz, bastante mais desenvolvida, na Universidade de Verão da Federação Distrital de Setúbal do Partido Socialista, onde estive há cerca de três semanas.

O Sr. Deputado suscitou como tópico, já na parte económica, questões relativas à centralidade do estuário do Tejo. Repetirei o que disse, só para nos situarmos. O Sr. Deputado referiu a “cidade das duas margens” como factor estruturante e gerador de novas dinâmicas, pelo que gostaria de responder a esta questão não na óptica do meu colega Carlos Borrego, mas na óptica do que é o futuro de Portugal, porque é disso que estamos a tratar. Confesso que não estou particularmente excitado a enfiar estacas no chão e a pô-lhes uma placa de cimento por cima – numa perspectiva muito *Why not? So what?* –, mas se isso tiver de ser feito, prefiro obter o mesmo resultado por muito mais baixo custo. Isso já me interessa.

Ora, gostava de salientar ao Sr. Deputado que, independentemente do aeroporto, em 2002, nós trabalhámos, eu próprio fui responsável por isso, aquilo a que na altura chamámos... Creio que o que estou a dizer está no sítio do Partido Socialista. Pelo menos disseram-me que iam pôr estas ideias, e eu mandei um *mail* nesse sentido, na informação do projecto da Universidade de Verão, em Setúbal. Se quiserem a data, posso dá-lha, mas está na agenda. Foi há três semanas, mas, com certeza, que tem filiados em Setúbal e facilmente lhe virão estes dados.

Ora, tentando resumir, a ideia é a seguinte: na minha avaliação como economista, sem considerar aeroportos *qua tale*, o grande potencial de crescimento de Portugal está a sul do Tejo, não está a norte. Já esteve a norte!

Há um conceito, que apresentei na Universidade de Verão do PS e para o qual eu gostaria de pedir a atenção dos Srs. Deputados membros desta Comissão, que nós chamámos, à falta de melhor designação, “a grande ogiva do sul”. Porque “a grande ogiva do sul”? Porque, de facto, é uma ogiva. Saiu no gráfico, no mapa, com a forma de uma ogiva e, portanto, chamámos-lhe aquilo que estávamos a ver.

A lógica é a seguinte: a partir de um vértice na zona ribeirinha, do lado ocidental, toda aquela zona à volta de Almada e do Seixal, o Sr. Deputado traça dois arcos, um a ocidente, que lhe mostra o potencial até à ponta de Sagres – e não é preciso falar no litoral alentejano – e outro a oriente, coisa que me interessa especialmente na discussão que estamos a ter hoje de manhã. Este segundo arco da ogiva tem múltiplas representações, que se ligam, aliás, com uma das questões que o Sr. Deputado Abel Baptista também colocou.

O arco oriental é, dessa zona ribeirinha ocidental até Vila Real de Santo António, por uma definição político-administrativa, o grande potencial de crescimento, algo em relação ao qual os nossos concidadãos estão muito mais desatentos do que muitos investidores estrangeiros.

E aqui é que entra a avaliação da equipa que trabalhou comigo nesta matéria, como disse, num trabalho entregue em 2002 que não lhe posso dar porque o cliente é o dono do trabalho e não “a minha gente”. Caso contrário, teria muito gosto em dar-lho. Mas, como não posso, tenho de o explicar em abstracto.

Esse arco oriental pode ser representado sucessivamente em aberturas de ângulo maior. Alarga-se progressiva-

mente e tem várias hipóteses, cobrindo grande parte da Estremadura e da Andaluzia (uma parte importante) e, provavelmente, no básico dos básicos, vai por Sevilha e Málaga. No básico dos básicos, repito, pois na nossa avaliação é extensível a Madrid.

Isto significa que estamos em 2007 e que, em 2002, não havia qualquer discussão sobre Alcochete e pouco se discutia a Ota. Aliás, se conseguir o texto por outra via, verificará que, na página onde está este mapa há uma alusão à Ota. Desde 2002 – os Srs. Deputados farão, melhor do que eu, as contas ao tempo que passou – que, lamentavelmente, se fala na Ota, porque não é útil a ninguém. Eu ando a tentar descobrir quem é que se alegra com a solução da Ota na economia portuguesa. Deve haver alguém, mas eu não tenho a felicidade de o conhecer. De qualquer modo, está lá uma referência à Ota. Dir-se-ia que alguém pensou: “Parece que é para a Ota. Se for, olha, já está, paciência”.

Por isso, Sr. Deputado, tudo o que o senhor disse cai absolutamente dentro deste conceito. Este conceito, agora saindo da análise específica de um aeroporto para o próximo ano, é muito maior, é uma questão onde está presente o dinamismo potencial contido na “grande ogiva do sul”. Não é a margem sul. A margem sul é uma das pontas e a grande questão que o Alentejo tem de enfrentar é se vê o vértice desta ogiva como um propulsor de dinamismo ou se lhe foge. E se lhe foge, não se desenvolve.

Sr. Deputado, este é um comentário adicional que, naturalmente devo dizer-lho, não consta do relatório que estamos a discutir, mas está publicado pela Federação Distrital de Setúbal do PS. Quando digo que está publicado, estou apenas a basear-me no que me foi dito.

(...)

Mas agora está publicado. Assim, o Sr. Deputado vai lá, vê o gráfico e o mapa de que eu estou a falar.

Depois, pus-lhe em sobrecarga – e o Sr. Deputado é livre de utilizar aquele documento, porque está publicado –, não o aero-

porto, porque não sei onde está o aeroporto, mas o terreno do chamado Campo de Tiro de Alcochete. E neste ponto convém distinguir o Campo de Tiro da Carreira de Tiro, que não são bem a mesma coisa.

A este propósito, e ligando-me a um ponto que o Sr. Deputado suscitou sobre a viabilidade económica, quero começar por algo que todos sabemos. O velho Talleyrand era cínico, mas não era estúpido. E, portanto, lá ia dizendo *cela va sans dire* e acrescentava *mais mieux en le disant*.

Pois! Não deixava "terreno solto"!

Quando o Sr. Deputado me fala em viabilidade económica, todos sabemos, mas convém salientá-lo, que o custo do terreno para o Estado é de zero. Todos sabemos isto. Aquilo é património do Estado, do ponto de vista puramente (...)

Dentro das questões de viabilidade económica, o Sr. Deputado também falou no faseamento, mas isso já foi respondido. Devo dizer-lhe que, do ponto de vista de cidadão, talvez até mais do que do ponto de vista profissional, tenho uma grande apetência pelo conceito de aeroporto modular, porque não é preciso fazer tudo de uma vez. E não me venham dizer que este tipo de solução é semelhante aos barracões do Martim Moniz, que eram provisórios quando eu tinha quatro ou cinco anos e ia para a escola e, depois, já era eu bem entrado nas décadas, quando, ao que parece, acabaram. Não! Um aeroporto modular, com módulos que têm de ser pensados pelos engenheiros e pelos economistas, permite-lhe "deslizar" a longo prazo, a longa duração, para fazer uma gestão, não digo fácil, que não é, mas razoável do problema dos encargos. Portanto, é possível. Ora, a questão da modularidade do conceito de aeroporto, ao que me dizem os meus colegas – e eu, sem ser da "casa", percebo que eles têm razão –, não se põe na Ota, onde ou se faz um aeroporto ou não se faz. Isto é o que me dizem os especialistas.

Eu, construir, construir, só com cubos de *Lego*, mas, tirando isso, os especialistas garantem que, na Ota, ou há um aeroporto feito de novo ou não há. Há uma base aérea. Isto ainda aqui não foi dito, mas eu sugiro aos Srs. Deputados que tenham o incómodo de trocar impressões sobre aviões, aeronaves e aeroportos com os oficiais pilotos aviadores da Força Aérea. Não tenho competência para os representar, mas tenho ouvidos para ouvir. Não posso falar por eles, mas sugiro, a título de informação adicional, que os Srs. Deputados, se puderem, venham a conversar com os PILAV (detentores do Curso de Pilotagem Aeronáutica) da Força Aérea.

Das poucas referências que aqui tomei, a última nota está relacionada com uma questão central que o Sr. Deputado Abel Baptista referiu. O Sr. Deputado pediu-me para explicar um pouco melhor aquela abordagem tridimensional. Sr. Deputado, eu referi isto por duas razões. A primeira e a mais importante é que não me lembro de nenhum assunto sério da economia portuguesa onde estas três dimensões não sejam obrigatórias. Não falo sequer da indústria têxtil nem da indústria do calçado. Não conheço! Deve haver, mas não estou a encontrar nada de sério na economia portuguesa que não passe, obrigatoriamente, por estas três dimensões ou por esta dimensão tripla, de que faz parte, em primeiro lugar, o local, isto é, Portugal e a Península Ibérica no seu conjunto. Este é o mínimo para reflectirmos, o que significa que todas as visões proteccionistas, todas as visões de fecho sobre si próprio não são pecado, mas são absolutamente irrelevantes.

A segunda dimensão que não posso evitar é a questão do espaço da União Europeia. Numa destas salas, tive oportunidade de falar sobre isso há uns anos, quando andava nessas actividades ligadas à União Europeia, mostrando bem que todo o enquadramento de referência de Portugal ficou mudado, alterado radicalmente, a partir da entrada em vigor dos actos de adesão, em concreto, a 1 de Janeiro de 1986. A realidade do espaço português mudou e nós demorámos uns anos, o que é compreensível, a articular essa mudança.

A terceira dimensão é a global. Mas, quando digo global, Sr. Deputado, estou a pensar, em particular, na grande transformação que ocorreu na realidade portuguesa a partir de 1974. Aqui, o ponto decisivo é o 25 de Abril de 1974. Tudo o resto são sequelas.

Nesta altura, Portugal muda o seu posicionamento à escala internacional da seguinte maneira: aquela que tinha sido a sua vertente dominante durante aproximadamente cinco séculos, a vertente Atlântico-global, em que o Atlântico é o centro da referência portuguesa, é substituída, deixando de ser a vertente absolutamente dominante que marca a vida do país e passando a ser progressivamente (e aí vem a mudança) marcada por uma vertente europeia e continental que não tinha grande papel na vida portuguesa. Tinha papel económico e cultural, mas não era uma linha de afirmação estratégica de Portugal. Aliás, pelo contrário, todo o Estado português – a versão a que chamamos Estado, mas que anteriormente se chamava Coroa, apesar de não ser muito diferente e da lógica ser a mesma – evita estar presente no interior das querelas europeias. Não está lá e não vale a pena perdermos tempo agora a explicar a complexidade das relações bilaterais entre Portugal e Castela e, mais tarde, a Espanha.

Sr. Deputado, o que eu queria dizer é que, em primeiro lugar, isto é verdade em tudo, desde a produção de sapatos até ao aeroporto, até à definição da política externa portuguesa e, se me permite, até à política económica portuguesa.

Em segundo lugar, o Carlos Borrego já disse ali uma coisa muito má, pior ainda porque é verdade. Ela é má, mas, ainda por cima, é verdadeira. Como ele referiu, e bem, este é o último grande aeroporto construído no espaço europeu. Seja qual for o ritmo, o último vem sempre a sofrer as sequelas do espaço ocupado pelos outros, pelos n-1 anteriores. Ou seja, nós vamos competir, mas aqui tanto faz ser a Portela como a Ota, porque este novo aeroporto – que,

devo dizer-vos, me parece indispensável – entra na competição já com uma dificuldade. E o grande problema, agora falando de política portuguesa e não de engenharia, é preservar, apesar de tudo, a ligação ao Atlântico Médio e Sul. Reparem que este já não é um problema de aviação e, muito menos, de engenharia civil, de pontes e de caminhos-de-ferro. Este é um problema do posicionamento estratégico português, de saber, sim ou não, se somos capazes de preservar, com um aeroporto capaz de aumentar e de responder, a ligação ao Atlântico Médio e, se me lembro do que disse há três horas atrás...

Não, não disse médio e sul. De certeza que não disse. Depois verificaremos na gravação, mas creio que disse qualquer coisa do género: “o Atlântico Médio, possivelmente do Sul”. Meti ali uma “almofada”, porque é isso exactamente que eu penso. Sobre o Atlântico Médio não tenho dúvida, mas o Atlântico Sul é a Argentina. O Atlântico Médio fala português, o Atlântico Sul não tem língua comum nas duas margens e o Atlântico Norte fala inglês. Não sei se temos isto presente, mas isto não é um acaso. Isto é uma realidade geopolítica de base. No Atlântico Norte, temos os Estados Unidos e a Inglaterra, no Atlântico Médio, Portugal, com a Madeira e os Açores, Cabo Verde, Guiné, São Tomé e Príncipe, Angola e o Brasil. Já no Atlântico Sul farão o favor de me dizer qual é a língua comum entre a Argentina e a África do Sul, a República-Sul Africana...

Portugal vai fazer um investimento em algo muito pesado. Estamos aqui a tentar reduzir o esforço, mas será sempre um esforço pesado. Como é que o vamos suportar, tendo esta dimensão permanente.

Não devo estar, mas, se estiver vivo daqui a 25 ou 30 anos... Não devo, é uma versão optimista. Não estarei! Mas aqueles que estiverem vivos daqui a 25, 30 ou 35 anos já têm a resposta à questão que eu pus da tripla dimensão. Está a ver o significado? O significado é este:

este problema tem de estar presente quando pensamos como é que o aeroporto responde mais ou menos modularmente às exigências não apenas do tráfico de pessoas e de mercadorias, mas da afirmação de Portugal.

Resta acrescentar que, se Portugal optar por não se afirmar, eu já sei quem é que o substitui e deixo isso à imaginação dos Srs. Deputados em todas estas dimensões. É uma espécie de adivinha para a hora do almoço: quem é que irá substituir Portugal, se Portugal decidir não se afirmar?

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Srs. Deputados, processualmente temos direito a mais uma ronda, não sei se alguém quer utilizá-la.

Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Fão.

O Sr. **Deputado Jorge Fão** (PS): – Começo por apresentar os meus cumprimentos e manifestar a minha satisfação pela presença dos Srs. Professores neste debate e nesta conversa que dura já há algumas horas.

Reconheço que a esta hora já é bem difícil ter disponibilidade ou disposição para nos ouvirmos, mas penso que, para quem discute estas coisas há uma quantidade de anos, mais alguns minutos não serão, seguramente, perda de tempo.

Estamos perante uma situação que é, na realidade, um grande projecto nacional e que, como tal, deve sempre provocar um grande debate público, uma grande discussão pública. Penso que nessa matéria estamos a funcionar de acordo com este princípio.

Permito-me aqui pormenorizar a decisão sobre a localização Ota. O que o Governo fez foi, em Novembro de 2005, calendarizar o desenvolvimento da concretização da decisão da Ota. A decisão da Ota era, de alguma maneira, anterior e comumente aceite por todos nós, mais ou menos por todos nós, com algumas honrosas divergências ou excepções.

Mas também se foi dizendo, mais ou menos a partir dessa altura, pela voz do Governo e pelas nossas intervenções (a minha e a dos meus colegas), que a Ota, face aos dados existentes, aos estudos desenvolvidos e ao conhecimento sobre a matéria, parecia ser a decisão que melhor servia o interesse nacional. Mas, se porventura surgissem estudos credíveis, opiniões avalizadas, discutir-se-iam essas alternativas.

Também é isso que se está a fazer. A CIP avança com este estudo, percebe-se que ainda numa fase inicial nalgumas das suas vertentes disciplinares mais específicas, por aquilo que fui ouvindo hoje, mas seguramente muito importante, até porque desenvolvido por personalidades de competência nos seus campos específicos de especialidade e de reconhecimento público nacional. Portanto, mesmo que o estudo fosse, como ainda é, relativamente inicial, já era suficientemente importante para, tendo em conta os seus autores, ser tido em atenção. É evidente que as grandes decisões provocam sempre grandes controvérsias e divergências técnicas e políticas. Algumas delas são insanáveis. Eu diria mesmo que, nas grandes decisões, muitas delas são insanáveis. Umas, seguramente, muito bem intencionadas, tendo em vista o interesse nacional (será esse que mobiliza e motiva VV. Ex.^{as} e a nós também), outras, também todos sabemos, motivadas por outro tipo de legitimidades e outro tipo de ilegitimidades, sem com isto estar a fazer qualquer tipo de acusação. Falo só de pressupostos.

De qualquer maneira, concluímos colectivamente uma coisa: pelo menos, até à data ainda não vi alguém afirmar-se peremptoriamente e de forma autorizada contra a ideia de que é necessário construir um novo aeroporto em Portugal. Um novo aeroporto com dimensão, com escala, com capacidade de futuro. Nesse aspecto estamos de acordo.

Onde estamos ainda em discussão e em divergência é na localização. Mas para uma grande e complexa infra-estrutura,

como é um novo aeroporto, não há qualquer localização que não seja objecto de controvérsia, isenta de contestações, de divergências, de pontos de vista distintos. Portanto, também nesta matéria nada de anormal se passou até aqui. Estamos, em alguns aspectos, em divergência e com pontos de vista distintos, porque quando é preciso “pesar” com “pesos” distintos, cada um dará a importância a essas matérias que entender mais adequada. Refiro-me a questões como a viabilidade ambiental, ou seja, as questões ambientais; as questões da proximidade da grande urbe, sobretudo por causa das implicações ao nível do funcionamento do turismo e da dinâmica económica dos negócios, etc.; as questões fundamentais ao nível de acessibilidades rodoviárias e ferroviárias; os custos financeiros dos terrenos, do projecto, da construção; as questões importantíssimas da segurança na navegação aérea, da durabilidade e do horizonte de vida de uma infra-estrutura; ou o modelo de desenvolvimento territorial, económico e financeiro que lhe está subjacente. Com tantas e outras valências ou parâmetros de avaliação, é óbvio que é complexa a decisão, que nunca reunirá unanimidade e que haverá respeitáveis pontos de vista divergentes.

Num ponto estamos plenamente de acordo, e isso já aqui foi afirmado várias vezes: não pode ser decidida a localização de um novo aeroporto, ou de uma grande infra-estrutura dessa natureza, com base em dados ou elementos avulsos, em análises descontextualizadas ou desconexas. Ora, julgo que – e ainda tenho claramente essa convicção e nada me leva a pensar de outra maneira – o Governo tomou uma decisão na base da ponderação, da avaliação, da medida, do peso e não de factos dispersos ou avulsos. Esta decisão resultou de todo um processo, de toda uma história de trabalho, de investigação e de pensamento que vários organismos têm vindo a desenvolver sobre este assunto ao longo de muitos anos.

Portanto, a decisão foi tomada na base desses dados e imbuídos da defesa do interesse nacional e não, como a Sr.^a Deputada Helena Pinto há pouco dizia, só “porque sim”. A Sr.^a Deputada disse que o Governo teria decidido só “porque sim”. Não! Penso que é uma injustiça dizer-se uma coisa dessas e, aliás, penso que não é característica da Sr.^a Deputada fazer essas afirmações.

O Governo não decide “porque sim”. O Governo decide porque há uma história e há um percurso que, naturalmente, é contestável e sê-lo-á toda a vida, mas que, efectivamente, aconteceu.

A CIP, num espírito de participação e de envolvimento público na discussão das coisas de interesse nacional, avança com esta solução. Na lógica daquilo que foi sempre dito pelo Governo, aparecendo um estudo credível, ele seria ponderado. E aqui está a CIP, de alguma maneira, a defender (como é óbvio, de outra forma não poderia ser) uma locação alternativa: Alcochete.

A decisão do Governo nesta matéria parece-nos ajustada. Bom, aceite-se o estudo credível que é apresentado, encontremos uma instituição credível, honorável, que efectivamente faça uma análise comparativa dos dados existentes: o LNEC. Não ouvi, hoje, ninguém dizer aqui, nomeadamente quanto a

uma pergunta claramente colocada pelo meu colega Nelson Baltazar (nem mesmo da oposição), que o LNEC não possa vir a ser uma entidade credível, idónea e capaz – salvo, naturalmente, as ressalvas colocadas pelo Sr. Professor Carlos Borrego, no sentido de que, porventura, não terão algumas especialidades e valências, pelo que terão de se socorrer de outro tipo de técnicos, como, seguramente, o gabinete de VV. Ex.^{as} também não tem um conjunto de especialidades e terá de recorrer a outros técnicos.

Depois desta contextualização rápida, vou fazer, agora, algumas perguntas concretas sobre esta matéria.

Há uma que, naturalmente, já está respondida: quando é que foi, efectivamente, iniciado este estudo? Pelo que percebi e anotei das palavras do Sr. Professor Manuel Viegas, foi lançado em Janeiro de 2006 e foi iniciado o seu aprofundamento em Abril de 2006, mas seguramente vai rectificar. Coloco esta próxima pergunta, porque, se lhes fosse também colocada esta pergunta, teriam de ter, não no imediato mas rapidamente, uma resposta para ela. Quanto custa ainda o desenvolvimento, até ao final e à exaustão, de todas as avaliações ou análises dos novos estudos que desencadeiam esta hipótese de nova localização? Como técnicos, seguramente ponderaram sobre isto e, por isso, gostaria de saber quanto tempo estimam que poderá durar e quem o vai fazer, em termos de especialidade, em termos de matéria de multidisciplinaridade na vossa óptica e pensamento. Sr. Professor Carlos Borrego, no que se refere à vertente ambiental, que é a especialidade que tem desenvolvido, V. Ex.^a aflorou um conjunto de matérias técnicas. Algumas delas, pela minha ignorância, não consigo acompanhar, mas, de uma forma mais clara, confrontou comparativamente a Ota com Alcochete em matérias ambientais, essencialmente quanto à questão do tipo de flora e à existência de um tipo de vegetação, de sobreiros, que se encontrariam em menor quantidade em Alcochete do que na Ota. Este seria um aspecto importante e há, seguramente, outras espécies vegetais. No entanto, sobre a questão do aquífero e dos impactos negativos que num lado e no outro surgirão e sobre as questões da fauna, pareceu-me ter sido um pouco superficial e com certeza que tem muito mais para nos revelar sobre este assunto.

Sr. Professor José Manuel Viegas, relativamente às acessibilidades, que também me parece ser a sua especialidade, há um conjunto de reflexões e de conclusões interessantes. Pergunto-lhe: que articulação, em termos de diálogo, tem existido com a RAVE, a REFER e a EP, na vertente da infra-estrutura ferroviária e na vertente da infra-estrutura rodoviária, dado que há, seguramente, muito trabalho feito nesta matéria?

Por fim, relativamente à infra-estrutura militar existente em Alcochete, gostava de lhe perguntar, porque também não percebi muito bem, se, no pensamento desta análise feita, a sua continuidade em Alcochete é completamente incompatível, ou seja, se ela tem de ser completamente deslocalizada. Não sei se sim ou se não, mas dir-me-ão.

Gostaria ainda de saber, visto que se trata de um custo adicional, se está mais ou menos ponderado quanto é que isso vai custar ambiental e financeiramente. Aliás, o Sr. Professor falava, há bocado, numa "infra-estrutura sofisticada, muito exigente, alternativa, moderna", o que, naturalmente, tem custos acrescidos e é importante que esta matéria seja ponderada.

Uma nota final sobre a não presença da CIP. Pensava que, de acordo com a própria convocatória, estivesse alguém da direcção da CIP em concreto. A convocatória diz "Audição da CIP e responsáveis pela...".

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Sr. Deputado, essa matéria foi tratada com o Sr. Coordenador do Partido Socialista.

O **Orador**: – Sr. Presidente, também ouvi isso aqui, tranquila e religiosamente, e respeito as regras. Gostaria apenas de saber qual é a razão, porque é importante perceber-se um pouco destas dinâmicas, de como é que as dinâmicas andaram, essencialmente, na iniciativa da CIP: se foi de fora para dentro ou de dentro para fora. Em determinado momento, o Sr. Professor José Manuel Viegas disse que, como o Governo não lhe respondeu em Janeiro de 2006, em Abril procurou a CIP para lhe arranjar financiamento para desenvolver este estudo. Ou seja, não estou a emitir juízos de valor, mas não sei se não teria havido aqui, não uma iniciativa essencialmente de mobilização da CIP, mas, sim, uma resposta da CIP a uma preocupação do Sr. Professor.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Muito obrigado, Sr. Deputado.

Queria só responder que ficou bem definido que o espírito do requerimento e da audição era técnico e não político e, por isso, estão cá os técnicos para responder às perguntas que deveriam, potencialmente, ser técnicas.

Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Costa.

O Sr. **Deputado Jorge Costa** (PSD): – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Começo, exactamente, por esse ponto, porque o PSD foi o autor do requerimento que despoletou esta audição e a que se vai realizar amanhã, com o LNEC. Congratulamo-nos, desde já, pelos resultados que têm permitido clarificar um conjunto de questões que era importante sabermos e esclarecermos que o objectivo era precisamente esse: ouvir os técnicos responsáveis pelo estudo. De facto, é dessa matéria que estamos aqui a tratar e não tanto das questões que moveram a iniciativa, porque já tivemos oportunidade de nos congratular, e fizemo-lo com sinceridade, pela iniciativa desenvolvida, que é um excelente contributo da chamada “sociedade civil”, que tantas vezes apregoamos, mas que, depois, de alguma forma, não vemos concretizado. Este é, de facto, um excelente contributo nacional para esta matéria, que nos apraz aqui registar, como já fiz no início.

Para quem tivesse dúvidas, está à vista que a Ota não resiste a um primeiro embate.

Se é verdade que o Governo não decidiu “porque sim”, como dizia o Sr. Deputado Jorge Fão, também é verdade que o Governo decidiu sem ter em conta os dados todos. Ficou, aqui, claro que há 40 anos que esta questão de Alcochete não era apreciada e também que a decisão do Governo foi baseada num olhar sobre o território efectuado há 25 anos. Não podemos deixar que esta questão seja “branqueada”, porque o que se passou é que hoje estamos aqui, porque o

Governo recuou. A teoria do “jamais” e do “deserto” não vingou, porque, caso contrário, não estaríamos aqui hoje, e ainda bem que estamos.

Percebemos, nesta audição, que a “Portela +1” é possível. Percebemos que Alcochete é modular, o que é uma enorme vantagem. Como dizia o Professor Ernâni Lopes, além de ser uma enorme vantagem, é verdade que Alcochete é modular e, portanto, permite que a construção seja feita à medida das necessidades. Haverá um momento em que o clique se verificará e ver-se-á o que é que terá mais importância em determinada altura: se é “1+1” ou se é a Portela inicial. Há duas ou três questões que ainda não foram aqui referidas e que, finalmente, gostaria de colocar.

Em relação à questão do apoio comunitário, gostaria de saber se lhes parece, ou não, que pode estar em causa um menor apoio comunitário nesta região, para a localização em Alcochete.

Relativamente à questão da expectativa de abertura, concluo que a que existe para Alcochete não vai para além da que seria para a Ota, o que é um argumento muitas vezes utilizado para que não se arrepie caminho. Permito-me concluir – e os senhores dir-me-ão se é assim ou não – que o tempo que se ganha na execução de obra, nomeadamente no facto de não haver necessidade de movimento de terras, é utilizado para o desenvolvimento dos projectos e dos estudos necessários. Estamos, portanto, com um prazo de execução menor, logo, com uma data de abertura na mesma altura em que estava prevista a da Ota, que ia ao encontro das necessidades de um novo aeroporto, continuando esta solução a ter a vantagem da modulação. Permito-me também concluir que estamos, se calhar, a falar de uma estimativa de custo para esta intervenção na ordem dos 60% a 70% do total que estava previsto para a Ota, ou seja, estaremos a falar de uma poupança à volta dos 1 000 milhões de euros, o que tem um peso naturalmente significativo nas contas públicas.

Finalmente, gostaria de saber, porque também não ouvi resposta, se já foram contactados pelo LNEC e pelo Governo, na sequência do estudo que apresentaram.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Deputado Bruno Dias** (PCP): – Sr. Presidente, agradeço a boa vontade. Eu não tinha pedido a palavra, mas quero aproveitar, já agora, para saudar o contributo que os Srs. Professores trouxeram no esclarecimento desta matéria.

Consideramos que é da maior importância que as interrogações que se colocam no plano técnico multidisciplinarmente sejam colocadas de forma construtiva.

Queria apenas colocar uma última questão que, com a rapidez que se impõe nesta altura da reunião, me parece valer a pena e que tem a ver com as preocupações profundas que nos suscita a perspectiva da “entrega” (é nestes termos que a coloco) da rede aeroportuária nacional ao grupo privado que queira construir o novo aeroporto.

Entendemos que isso é muito preocupante, do ponto de vista da definição estratégica de um sector absolutamente fundamental para o futuro do nosso país. Gostava que fosse colocada uma última palavra nessa matéria. (...)

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Professor Carlos Borrego.

O Sr. **Prof. Doutor Carlos Borrego**: – Sr. Presidente, vou tentar ser rápido.

Respondendo ao Sr. Deputado Jorge Fão, o trabalho que foi apresentado começou em Fevereiro de 2007. Que

fique claro que este trabalho tem três meses e é, por isso, um trabalho preliminar. Todo o trabalho anterior foi, obviamente, muito importante, determinante para que se chegasse aqui, mas a equipa que fez este trabalho começou-o exactamente há três meses atrás.

Há pouco, já tive oportunidade de referir como é que o estudo vai continuar. Disse que isto se tratava da parte inicial, que há agora a componente da aeronáutica, do ordenamento do território, da integração dos futuros modelos de sistema de transporte, da competitividade e que há que terminar a parte ambiental, onde, aliás, entronca a questão que referiu, dizendo que a flora e a fauna foram bem estudadas naquilo que era possível, no curto espaço de tempo que tivemos. Por isso mesmo é que há, agora, o complementar na parte da fauna e da flora e, diga-se de passagem, uma boa parte da informação vinha de estudos anteriores sobre Rio Frio, tendo sido possível extrapolar algumas dessas informações para a questão de Alcochete. O que não é verdade em relação à Ota. Não estávamos a fazer o trabalho para o dono da obra, pelo que não tivemos acesso a uma boa parte da informação, que, tirando a que estava disponibilizada na página da NAER, dificilmente se encontrava. Portanto, para a Ota fomos buscar a informação que nós próprios conhecíamos e tínhamos.

Isto para dizer que a ideia do estudo não era a de fazer comparações, mas mostrar que havia um local alternativo na margem esquerda do Tejo. A Ota aparece em alguns dos descritores como apenas uma referência. Isso é bem dito, logo no início do estudo.

Relativamente ao Campo de Tiro de Alcochete, obviamente ele tem de ser deslocalizado. Isso já aqui foi dito e já houve um contacto com a Força Aérea a informá-la disso. Portanto, não há dúvida de que vai deixar de existir o Campo de Tiro de Alcochete naquele sítio. Hoje, já há alternativas credíveis e adequadas para se ter um campo de treino como era o Campo de Tiro de Alcochete e, portanto, a utilização

da actual zona pode vir a ser, porventura, diferente. Se a decisão do Governo for no sentido de construir o aeroporto em Alcochete, não vai, com certeza, continuar; se não for, não há nenhuma razão para ser o contrário.

Sr. Deputado Jorge Costa, de uma maneira muito breve, quanto aos apoios comunitários, não nos podemos esquecer que Alcochete faz parte, precisamente, da NUT da Lezíria do Tejo, que está fora da zona de Lisboa e Vale do Tejo, que tem fundos comunitários reduzidos. Portanto, tem acesso a todos os fundos comunitários possíveis para a construção do aeroporto. Portanto, nesse aspecto, nem sequer há qualquer restrição.

Comparativamente com a Ota, diria que é difícil, neste momento, saber que negociações foram feitas.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Professor José Manuel Viegas.

O Sr. **Prof. Doutor José Manuel Viegas**: – Vou responder muito rapidamente.

Em relação à questão que procurava saber em quanto orçariam os custos adicionais, o conjunto dos estudos para uma grande obra de engenharia, normalmente, representa 4% a 5% do custo total da obra. Estamos, aqui, a falar de poupanças globais do custo da obra de 30% a 40% e, portanto, mesmo que fosse preciso refazer os estudos todos, ainda sobravam pelo menos 25%.

Em todo o caso, é preciso dizer o seguinte: alguns dos estudos que a NAER tem vindo a fazer são estudos que, em condições normais, incumbem ao concessionário ou aos candidatos a concessionários, mas em que, face às dificuldades, ao aperto do sítio, por exemplo, a NAER teve de fazer um *lay out* do aeroporto. Num concurso

para um aeroporto, o Governo ou o concedente não tem de fazer um *layout*. Neste caso, eles andaram aflitos para ver se arranjavam um *lay out* que permitisse mais do que aqueles 38 milhões de passageiros, para ver se cabia. Num sítio onde é óbvio que cabe, há uma série de estudos em que o Governo não precisa de gastar dinheiro. O Governo tem de se concentrar em a fazer as tais orientações estratégicas – definindo o que quer com esta concessão –, o que é uma coisa diferente. Depois, foi perguntado que articulação tem havido com a RAVE, a REFER e a EP. Os Srs. Deputados devem perceber que, com as afirmações que o Sr. Ministro, em particular, foi fazendo sobre o que nós estávamos a fazer, sentia-me na clandestinidade, pelo que não tentei, sequer, qualquer contacto, nessa altura. Agora, para a segunda fase, vou fazê-los, porque passei a estar de novo na legitimidade e, portanto, isso não deixará de ser feito. Em todo o caso, é óbvio que, na nossa empresa, temos muitos dados decorrentes de muitos estudos feitos para essas mesmas entidades e, portanto, além daquilo que é público, eu tinha um acervo grande do que é que vinha sendo feito, pelo que não vejo qualquer dificuldade.

Sr. Deputado Jorge Costa, o prazo é até à inauguração. Se não houver grandes delongas e grandes tergiversações a arrastar a decisão, parece-nos que não há riscos de que a inauguração do primeiro módulo deste aeroporto seja atrasada relativamente ao que seria a inauguração da Ota, mesmo no cenário optimista da inauguração das obras da Ota. Ou seja, tenho fortes dúvidas de que a Ota, com condições normais de pluviosidade como temos, em Portugal, fosse inaugurável em 2017. Aqui, o risco de não ser inaugurada em 2017 é menor.

Quanto à estimativa de custos de 60% a 70% do total, o nosso número é por aí, mas repare que poupa isso não só no aeroporto como na travessia e na alta velocidade. Portanto, o pacote da poupança é muito mais significativo.

Por último, quanto a saber se já fomos contactados pelo Governo ou pelo LNEC desde que foi tomada a decisão de fazer esse estudo comparativo pelo LNEC, no meu caso, não.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Professor Ernâni Lopes.

O Sr. **Prof. Doutor Ernâni Lopes**: – A única coisa que talvez valha a pena dizer é aquilo que acabei de dizer com o microfone desligado, ou seja, que também não fui contactado por ninguém desde a realização deste trabalho e, portanto, todos os contactos, em termos de funcionamento, foram com a CIP e, agora, nesta sessão.

Muito obrigado.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Queria agradecer, em meu nome e dos Srs. Deputados, a partilha de conhecimento que aqui fizeram connosco. Foi uma reunião muito enriquecedora. Da nossa parte, vai continuar a existir este acompanhamento e tenho a certeza de que esta reunião não foi um ponto de chegada, mas, sim, um ponto de partida. Assim o penso e estamos convencidos que, depois da audiência amanhã com o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, iremos acompanhar de perto todo este processo de decisão e o processo posterior.

Muito obrigado.

Audição com o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, a propósito do estudo comparativo das alternativas ao Novo Aeroporto de Lisboa

(Srs. Engenheiros Carlos Martins Ramos, Presidente, e António Lemonde de Macedo, Director do Departamento de Transportes)

11 de Julho de 2007

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Srs. Deputados, como sabem, a audição de hoje foi requerida pelo PSD, em requerimento aprovado por unanimidade pela Comissão, na sequência do despacho do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações para que o LNEC coordenasse um estudo comparativo entre as opções Ota e Alcochete.

Ontem tivemos aqui connosco a equipa que elaborou o estudo para a CIP e hoje temos o LNEC, com a presença do Sr. Presidente e do Sr. Vice-Presidente, a quem agradeço a total disponibilidade e colaboração permanentes com esta instituição – aliás, espero que a vossa presença contribua para consolidar a imagem do LNEC numa matéria tão sensível como esta.

Para além disso, esta audição vem também no sentido de mantermos uma relação permanente com o LNEC, visto que a Assembleia da República tem competências de fiscalização. Aliás, numa matéria como esta, a monitorização deste processo será sempre vantajosa para o próprio LNEC, que, não sendo uma entidade reguladora, é uma entidade politicamente dependente do Governo. Como tal, é importante que estas matérias sejam acompanhadas permanentemente por esta Comissão, para que o nosso contributo possa ter mais significado. Aliás, o mesmo se passou quando foi do túnel do Terreiro do Paço, tendo havido uma colaboração permanente e perfeita entre o LNEC e esta Assembleia. Dou, então, a palavra ao Sr. Deputado Jorge Costa.

O Sr. **Deputado Jorge Costa** (PSD): – Gostaria de dizer que o PSD apresentou um requerimento na sequência do despacho

do Sr. Ministro relativo ao envolvimento do LNEC neste processo de definição do local do novo aeroporto de Lisboa.

Este requerimento tem duas componentes, como o Sr. Presidente referiu: ontem ouvimos os técnicos e autores do estudo e hoje ouviremos o LNEC, sendo o objectivo principal o de percebermos qual a metodologia que o LNEC vai seguir na realização desta tarefa que lhe foi determinada pelo Governo de avaliação de viabilidade.

Sabemos, isso é público, que o LNEC não detém todas as valências necessárias para este trabalho e que há – e o despacho do Sr. Ministro refere essa possibilidade – a necessidade de fazer contratações externas, quer de técnicos, quer de entidades nacionais e/ou estrangeiras.

Por conseguinte, queríamos saber, em primeiro lugar, qual é a metodologia que vai ser seguida. Isto é, vão começar por onde? Que passos vão ser dados? E gostávamos de o saber com o máximo de detalhe. Quais são as valências, ou melhor, quais vão ser os técnicos que irão ser contratados para fazer este acompanhamento? De que forma vão ser contratados?

É que é preciso recordar aqui que o LNEC é uma entidade que, por um lado, depende do Ministério das Obras Públicas e, por outro, de acordo com o despacho, vai ter uma relação de fornecedor/cliente com a NAER. De facto, no já referido despacho, diz-se que os custos inerentes ao cumprimento do mandato do LNEC são suportados pelo orçamento da NAER.

Portanto, gostaríamos de saber o que é que isto implica na relação fornecedor/cliente. O LNEC vai submeter à NAER ou ao Ministério a sua lista de entidades prováveis para poderem ser contratadas? O LNEC vai solicitar instruções claras e precisas relativamente a esta contratação? Ou será que o LNEC tem autonomia, tem liberdade para proceder a essa contratação, assumindo a responsabilidade que daí advém pelo relatório que, no final, será elaborado?

É fundamental que este processo decorra com toda a transparência – e isso não está em causa relativamente ao LNEC, porque não temos a mínima dúvida de que o LNEC o fará – pois é importante que, publicamente, se conheçam essas regras e, sobretudo, se conheça qual é a eventual intervenção ou interferência que possa advir da NAER ou do Governo na definição das entidades que vão ser envolvidas neste processo.

Por outro lado, gostaríamos também de perceber porque é que ao fim de um mês, pois o despacho do Ministro é de 12 de Junho, os técnicos autores do estudo ainda não foram contactados, sabendo nós que o prazo definido foi de seis meses. De facto, já decorreu um mês desses seis, o que, em termos relativos, é um período de tempo importante, mas os técnicos disseram aqui ontem que ainda não tinham sido contactados.

Portanto, pergunto: qual é o calendário previsto para este desenvolvimento? Depois de ouvirmos o que o LNEC tem para dizer, colocaremos as questões que nos forem suscitadas.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem, agora, a palavra o Sr. Presidente do LNEC.

O Sr. **Eng.º Carlos Martins Ramos** (Presidente do LNEC): – Muito obrigado, Sr. Presidente, pelas palavras amáveis com que nos apresentou.

Gostaria, desde já, de agradecer a oportunidade que nos é dada para referir, com a transparência que sempre caracterizou o LNEC, a actividade que foi deste Laboratório ao longo de toda a sua vida e aquela que lhe foi atribuída agora. O Sr. Deputado Jorge Costa conhece perfeitamente o LNEC, até porque já o tutelou, e, portanto, conhece a independência que sempre presidiu às actividades do LNEC, pelo que, nessa parte, penso, não haver dúvidas algumas. Aliás, penso

que o Sr. Deputado nunca condicionou o LNEC enquanto o tutelava.

Quanto à metodologia a seguir, quero dizer que é a clássica. Foi dito que o LNEC não terá as valências todas. Pergunto qual é a instituição no mundo que as tem. Uma só instituição?! Agradeço que mo digam, para confrontar com as nossas capacidades. Uma só! Se mo disserem!

Como o Sr. Deputado sabe, até porque é engenheiro civil, e bem conhecido da nossa “praça”, quando se arranca com um projecto destes, a primeira coisa que se faz é elencar as áreas científicas que estão na base do desenvolvimento do trabalho. Numa análise comparada, nomeadamente nesta, que é uma análise estratégica comparada, têm de ser vistos os chamados factores críticos e os critérios que estão subjacentes à elaboração e ao desenvolvimento desses factores críticos. O LNEC, juntamente com os seus consultores – e já vou referir quem são –, elencou sete factores críticos. Porquê sete? Bom, não se trata de nada que tenha a ver com as sete maravilhas, nem com os sete dias. Aliás, o número sete agora está muito na moda, mas, como todos sabemos, quando fazemos análises estratégicas comparadas, os factores críticos não devem ser mais do que oito. É uma regra: entre os três e os oito. Então, fomos àquele limite que considerámos suficiente para enquadrar todos os critérios que vão servir de base à nossa análise.

Bom, estes factores críticos têm a ver com a segurança aeronáutica e a gestão do espaço aéreo, com os recursos naturais e com os riscos. Todavia, nada impede que haja uma possível alteração, a meio do percurso, e que se faça alguma correcção, pois nestas áreas, como todos sabemos, no início definem-se estratégias, princípios orientadores, e, depois, a evolução do estudo é que vai corrigir a própria trajectória.

Passarei aos recursos naturais e aos riscos para assegurar que, desde a sustentabilidade dos recursos naturais aos riscos naturais e tecnológicos, portanto, desde o risco sísmico às inundações, à

poluição do ar, do solo e da água, ao ruído e aos riscos geotécnicos, uma quantidade de critérios vão ser considerados.

O mesmo se diga quanto à biodiversidade, já que, desde os ecossistemas às áreas protegidas, à Rede Natura 2000, às políticas da União Europeia em relação às zonas em causa, às espécies e aos *habitats*, tudo vai ser considerado. Para isso contratámos – e referi-lo-ei com mais pormenor – um professor de Direito, para nos ajudar a elencar os aspectos que devem ser tratados tendo em conta o Direito Comunitário e o Direito do Ambiente.

Quanto aos factores críticos, limitar-me-ia a elencar os corredores de aves migratórias; as acessibilidades, que têm a ver com os sistemas de transporte, com as plataformas logísticas, com as redes ferroviárias (a convencional e a de alta velocidade), e com a rede rodoviária; a atractividade das localizações, tendo em conta vantagens e fluxos; o ordenamento do território e o desenvolvimento regional, que são uma peça fundamental e, neste aspecto decisório; a competitividade e o desenvolvimento económico e social, e, finalmente, a viabilidade financeira. Portanto, são estes os factores críticos e os critérios que estão aqui referidos e que não descrevi para não maçar os Srs. Deputados.

Quanto às valências necessárias, quero dizer que são muitas. Aliás, repito aquilo que já disse, ou seja, que se há alguma instituição neste país ou no mundo que tenha todas as valências necessárias para desenvolver este estudo, digam-me qual é e eu, com certeza, direi, se é adequada ou não para a realização completa das valências que estão em causa.

Quanto à equipa do LNEC, ela cobre a maior parte das áreas infra-estruturais e da área do ambiente. O LNEC está hoje organizado de forma a que a engenharia civil seja encarada numa perspectiva moderna que engloba todas as áreas que conside-

ramos afins, ou seja, desde a engenharia dura, chamemos-lhe assim, que vai desde as estruturas à geotecnia, às barragens de betão, às barragens de aterro, aos edifícios e também à hidráulica, ao ambiente e aos transportes, na área da economia dos transportes, e de todas as actividades com elas relacionadas.

Isto é aquilo que tradicionalmente se adoptava no LNEC apenas numa lógica infra-estrutural, mas, neste momento, e já desde há alguns anos, adaptámo-nos para poder responder com força e credibilidade a aspectos anexos àquilo a que se chama a engenharia civil no sentido clássico.

Em termos de aspectos ambientais, teremos uma empresa – a ERENA – que nos vai ajudar a resolver os problemas relacionados com a biodiversidade. Quem nos vai auxiliar nesta tarefa é um doutorado pela Universidade de Aberdeen, que nos mereceu, depois de uma análise curricular profunda, toda a credibilidade face a aspectos que são determinantes como a avifauna.

Como sabem, o LNEC tem um sector altamente qualificado no âmbito da ecologia social, com cinco doutorados nesta área. Penso, portanto, que ninguém põe em causa a capacidade de o LNEC desenvolver actividades nesta área.

Também teremos o Professor Jorge Gaspar, que já defendeu a Ota, mas o Professor Augusto Mateus também cá está, pois procurámos o contraditório, com independência total para que não haja quaisquer dúvidas relativamente à saúde humana, à fauna, à flora, ao solo, à água, à atmosfera, aos factores climáticos, aos bens materiais, ao património arqueológico e cultural e à paisagem. Depois, tudo isto tem efeitos cumulativos.

Quanto ao Direito Comunitário, temos a colaboração do Professor Gomes Canotilho. Quanto ao ordenamento do território, teremos o Professor Augusto Mateus e o Professor Jorge Gaspar. Porquê estes? Porque o prazo que temos não nos permite trabalhar com pessoas “vir-

gens" nesta matéria; qualquer pessoa que agora se metesse neste assunto teria, pelo menos, um ano para conhecer com profundidade toda a lógica que está por trás do ordenamento do território.

Quanto às acessibilidades, fomos procurar pessoas que não estivessem envolvidas em qualquer estudo agora solicitado e vamos ter um consultor que é o Eng.º Teles de Menezes.

A matéria da geotecnia e geologia inclui a contaminação de solos, a remoção de materiais explosivos, se existirem na zona da Carreira de Tiro de Alcochete. Solicitámos, a este respeito, informação ao Ministério da Defesa e depois, mais à frente, se houver oportunidade, irei falar mais sobre este assunto.

A parte da hidráulica fluvial ficará a cargo do LNEC, pois temos competências mais do que suficientes para esta matéria. Na hidrogeologia também temos o LNEC e, como consultor, o Professor Manuel de Oliveira para dar um parecer. Somos da opinião de que o Laboratório chegaria, mas entendemos que devemos ter sempre o contraditório.

Vão ser ainda tidos em consideração o abastecimento de água, as águas residuais e os resíduos sólidos urbanos, o abastecimento de gás, a drenagem urbana, os fluxos especiais de resíduos que vão ser desenvolvidos, as servidões militares, incluindo a definição das instalações da Força Aérea do Montijo, se, no futuro, vierem a ser abandonadas, as servidões para redes eléctricas e radioeléctricas, as condutas de captação de água para abastecimento às populações, o gás, etc. Já vou explicar como é que nos concebemos nesta lógica.

Na análise económica e socioeconómica temos o LNEC, o Institute for Transport Studies da Universidade de Leeds e o Professor Augusto Mateus, pessoas e instituições que penso que ninguém porá em causa.

Na análise económico-financeira temos o Banco Europeu de Investimentos, e ninguém porá em causa

a credibilidade desta instituição que impossibilitaria o LNEC de a influenciar para fazer o parecer que o Laboratório, eventualmente, desejasse. Nesta área, temos ainda o Professor João Duque, do ISEG.

Para o estudo das plataformas logísticas, temos o LNEC, que é suficiente. Para os factores associados ao sistema aeroportuário, temos o Professor Augusto Mateus na parte relativa às áreas de influência e à opção sobre o modelo de cidade aeroportuária e a EUROCONTROL. Para a meteorologia, temos o Instituto de Meteorologia, que inclui os factores de ventos, nevoeiros, precipitação, visibilidade, etc., que são fundamentais para a análise técnico-económica comparativa das duas localizações. Para a colisão de aves, temos o Dr. John Allan, do Birdstrike Avoidance Team, que pertence ao Central Science Laboratory, do Reino Unido. Terminarei, dizendo que, com certeza, que ninguém põe em causa nenhuma das pessoas que aqui está ou, muito menos, que o LNEC as poderá influenciar.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Fão.

O Sr. **Deputado Jorge Fão** (PS): – Sr. Presidente, quero cumprimentar de forma especial os dirigentes do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, os seus Presidente e Vice-Presidente, aqui presentes, dirigindo-lhes, em meu nome e no do PS, uma saudação. Agradeço a vossa presença e, desde já, digo que é uma satisfação, um prazer e uma grande oportunidade podermos dialogar sobre esta matéria com os responsáveis do LNEC, agora incumbidos de uma grande, nobre e importante tarefa para uma boa tomada de decisão política relativa a este grande projecto que é o da construção do novo aeroporto de Lisboa. Depois desta saudação, quero fazer um registo de natureza político-partidária, dando ênfase a que o PS, nesta

matéria, e dada a grande discussão pública que um grande projecto como este tem suscitado, e felizmente, na sociedade portuguesa, tem demonstrado desde o início uma completa abertura e disponibilidade para dialogar nos mais variados patamares e com as mais variadas instituições.

Neste caso concreto, aprovámos o requerimento do PSD no sentido de ouvir o LNEC e de se estabelecer um diálogo e uma conversação com este Laboratório, em função do despacho do Sr. Ministro que lhe acometeu esta área. Assim, repito, o PS deu o seu aval a esta audição, tal como também o deu à audição que ontem teve lugar com a equipa técnica que desenvolveu o trabalho de apresentação de um estudo de uma localização alternativa, concretamente em Alcochete, para o novo aeroporto de Lisboa. Refiro este aspecto para consubstanciar e reafirmar aquilo que tem sido a postura do Governo, sempre manifestando que, apesar da decisão política assumida e tomada em Novembro de 2005 sobre a localização na Ota do novo aeroporto, na existência de propostas ou soluções de localização alternativa, credíveis e sustentadas em estudos efectivamente considerados válidos, seria sempre desenvolvido um trabalho de análise, de comparação e de ponderação da decisão.

Por parte do grupo parlamentar do PS, sempre que solicitadas e sugeridas audições, audiências ou diálogos de natureza vária sobre instituições e personalidades envolvidas, tem havido esta disponibilidade. Estamos, na verdade, perante um grande projecto nacional com um grande debate político e na sociedade.

A decisão que o Governo assumiu em 2005 e que tem uma história e um percurso sustentado num trabalho aprofundado em estudos e investigação sobre uma determinada localização, neste caso na Ota, tem agora um estudo que defende uma solução alternativa.

Face a esta nova realidade, o Ministério das Obras Públicas, por despacho do Sr. Ministro, acomete ao LNEC o desafio

de, num período de tempo relativamente curto, há que reconhecê-lo, fazer uma avaliação e análise de uma matéria extremamente complexa como é a construção de uma infra-estrutura como um aeroporto.

Trata-se de um trabalho de grande exigência técnica, multidisciplinar, necessitando de colaboração e de envolvimento de muitos *experts* na matéria, pelo que sentimos que o LNEC, mais uma vez, como no passado, ao longo da sua brilhante história, dará um bom contributo e concluirá de forma perfeitamente isenta e idónea a avaliação das duas situações de localização que estão em comparação.

Queríamos, pela tarefa difícil que é, pela exiguidade do tempo e pelo grau de exigência elevado que esta tarefa tem, deixar aqui o desejo de um bom trabalho, que seguramente acontecerá, e o desejo de que as conclusões sejam, como vão ser seguramente, a base para que a decisão política se encerre, se conclua. Estamos todos empenhados em que, desta forma, o país rapidamente recupere a sua imagem de credibilidade em matéria de decisão das suas grandes opções e dos seus grandes projectos, salvaguardando-se, assim, o interesse nacional e apontando-se a localização da construção dessa nova infra-estrutura para o local que melhor condições ofereça no plano ambiental, no plano da segurança aeronáutica, no plano financeiro e num conjunto de outras valências que são fundamentais para a sua instalação.

Agora, gostaria de questionar o Sr. Presidente do LNEC, pedindo que concretizasse alguns aspectos já abordados na sua intervenção inicial e que nos explicasse a metodologia do desenvolvimento deste trabalho, percebendo-se, fundamentalmente, que ele se dividirá, numa primeira fase, na análise da viabilidade da localização em Alcochete, e, depois, num aprofundar do trabalho de análise comparativa entre a hipótese da localização na Ota e a hipótese de localização em Alcochete.

Relativamente ao prazo de tempo que é concedido, que nos parece apertado, gostava de saber se o Sr. Presidente considera, tendo em conta a grande capacidade de resposta e de organização do LNEC, que é possível concretizar aquilo que é solicitado pelo Ministério.

Uma outra questão prende-se com esta realidade: os estudos que existem, o trabalho aprofundado que existe sobre a localização na Ota e sobre a alternativa de Alcochete estão em estádios, em fases, muito diferentes. Naturalmente que a Ota, fruto da história e do percurso, tem muito mais trabalho técnico, de avaliação e de análise da especialidade. Portanto, há mais elementos de ponderação e de análise que servem, depois, de termo de comparação. E no que respeita a Alcochete, tal como ontem foi aqui afirmado pelo responsável que coordenou o estudo, o Sr. Professor Carlos Borrego, há ainda muito trabalho de especialidade a desenvolver, em termos de estudos, nomeadamente em matéria de técnica aeronáutica, ao nível da segurança e da capacidade de movimentos, em termos de modelo de desenvolvimento económico e em termos da competitividade no plano económico, pelo que terão de ser aprofundadas as questões da viabilidade em termos ambientais, etc.

Portanto, há ainda muito trabalho a desenvolver. Aliás, ontem tivemos oportunidade de questionar o grupo para saber quais as perspectivas de tempo necessário para desenvolver este trabalho e, por isso, como não estamos no mesmo patamar ao nível do aprofundamento dos estudos, gostava de saber como é que o LNEC vai colmatar ou tornear este problema, dado que, na fase de comparação, que será a segunda fase, terá, porventura, alguma falta de elementos mais aprofundados, sobretudo no que respeita à localização Alcochete.

Uma última questão, ou melhor, uma afirmação que é um desafio para um comentário seu, Sr. Presidente, é a seguinte: já há pouco afirmei que o LNEC, e isso é comumente aceite por todos, é uma instituição que tem prestado relevantes serviços

ao país e é uma instituição isenta e acima de qualquer tipo de suspeição que se queira levantar sobre a sua capacidade técnica e a sua autonomia política para o desenvolvimento deste estudo. Apesar de já termos, de alguma maneira, ouvido da boca do Sr. Presidente algumas referências a esta matéria, gostaria que se voltasse a esclarecer se o LNEC dispõe do espaço, da autonomia necessária e das condições necessárias para, em completa isenção nos planos político, técnico e financeiro, desenvolver este estudo comparativo e, conseqüentemente, apontar, com o relatório final, aquela que será, realmente, a melhor solução para a localização do novo aeroporto de Lisboa. Gostaríamos de obter algumas respostas e alguns comentários sobre esta matéria e, naturalmente, mais uma vez, de reafirmar o nosso sincero desejo de bom sucesso para este grande desafio que é colocado ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Costa.

O Sr. **Deputado Jorge Costa** (PSD): – Sr. Presidente, queria, em primeiro lugar, agradecer as informações prestadas pelo Sr. Presidente do LNEC e dizer que nunca tive dúvidas relativamente à transparência e à independência do Laboratório. Aliás, tive o cuidado de o afirmar na minha primeira intervenção. Eu próprio sou testemunha dessa transparência e dessa independência.

O que queríamos saber respeita à metodologia e à forma de contratação das entidades envolvidas. Contudo, é evidente que a independência não está em causa.

É ainda sabido, relativamente à questão das valências, que o LNEC não dispõe de todas as que são agora necessárias. É igualmente normal que assim seja. Quando o salientei, não o quis fazer como uma deficiência ou uma insuficiência da parte do

LNEC. É natural que assim seja e, por isso, é também natural que sejam contratadas entidades exteriores para constituir a equipa que vai elaborar este relatório.

Houve, contudo, algumas questões que coloquei na minha primeira intervenção e às quais o Sr. Presidente do LNEC não respondeu.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Sr. Deputado, peço desculpa, mas o compasso de espera do Sr. Presidente do LNEC levou-me a pensar que ele que tinha concluído a sua intervenção. O Sr. Presidente, depois, na altura, disse-me que não e a resposta ficou para a segunda ronda.

Houve, aqui, um compasso de espera e pareceu-me que a intervenção tinha sido concluída. Mas o Sr. Presidente, entretanto, já me tinha informado que não e fiz questão de lhe dizer, aliás, que lhe daria tempo suplementar.

O Sr. **Deputado Jorge Costa** (PSD): – Muito bem, o Sr. Presidente da Comissão é que é responsável pela ausência de resposta.

Já agora, reafirmarei as questões, nomeadamente a de saber se a equipa está fechada. Nesta data, independentemente de pequenas questões que surjam, parece-lhe que haverá alguma questão que não esteja ainda completamente coberta e que implique, eventualmente, a necessidade de juntar mais alguém à equipa ou não?

Temos de ter em atenção que o estudo que foi desenvolvido por contratação da CIP é público e que define um conjunto de critérios em que se baseia. Portanto, admito que o LNEC tenha olhado para aqueles critérios, que estão considerados nas opções que fundamentaram aquele estudo, e tenha tentado enquadrar-se na sua elencagem e, no fundo, na preparação de respostas relativamente aos mesmos. Logo, o que pergunto é se esses critérios são todos cobertos ou se falta alguma coisa. O LNEC prevê ainda vir a “abri-los”? Pergunto-o porque é fundamental, para além dos factores críticos, sabermos se temos respostas definitivas relativa-

mente a cada uma das questões que são levantadas no estudo, porque é desse estudo que estamos a falar.

Além disso, relativamente ao calendário, o despacho refere que haverá um primeiro relatório ao fim da primeira fase.

Ou seja, há uma primeira fase em que o LNEC deverá proceder à avaliação preliminar da efectiva viabilidade e só depois, confirmando-se essa viabilidade, é que o LNEC desenvolve a avaliação comparada das duas localizações.

Assim, pretendo saber para quando – dentro do prazo de seis meses, que se aplica às duas fases – é que está prevista a conclusão desta primeira fase.

Isto é, quando é que vamos ter um primeiro relatório e, depois, como é que se desenvolve?

As questões que tenho para colocar ao LNEC são fundamentalmente estas.

Passarei por cima daquilo que o Sr. Deputado Jorge Fão referiu a propósito da disponibilidade do PS, porque penso que não vale a pena perder mais tempo a debater a disponibilidade do Partido Socialista para esta matéria.

Nós – está nas actas – apresentámos variadíssimos requerimentos sobre esta matéria e a maior parte deles foram sucessivamente chumbados.

As pessoas perceberam a teimosia do Partido Socialista e do Governo na questão da Ota; perceberam o “jamais”; perceberam o “deserto” e perceberam até o achincalhar que o Sr. Primeiro-Ministro e o Ministro das Obras

Públicas fizeram das nove páginas que tinham sido escritas pelo Professor Viegas. E na audição de ontem, afinal, percebeu-se aqui que aquelas nove páginas são a origem de tudo, já que o Governo não lhes ligou, brincou com elas e colocou-as na gaveta. Foi essa a origem, porque ao fim de três meses, o Professor Viegas, percebendo que ninguém ligava às nove páginas, dirigiu-se à CIP, como ontem aqui foi dito, solicitando financiamento para o desenvolvimento deste estudo. E ainda bem! “Há males que vêm por bem”! Realmente, o

facto de o Governo não ter dado a devida importância e ter ainda achincalhado essa questão resultou no que resultou. Portanto, acho que não vale a pena continuar a discutir essa matéria. Estamos aqui para ouvir a metodologia que o LNEC prevê para o desenvolvimento deste estudo, para perceber como é que ele vai ser desenvolvido e qual é o seu calendário, de modo a que o país não esteja muito mais tempo à espera de uma decisão relativamente à questão do aeroporto.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Deputado Bruno Dias** (PCP): – Sr. Presidente, começo, naturalmente, por saudar a presença dos Srs. Presidente e Vice-Presidente do LNEC e por agradecer o contributo e os esclarecimentos que nos poderão prestar na reunião de hoje.

Há algumas matérias que nós, no PCP, queremos ver esclarecidas e aprofundadas nesta reunião. E aqui vou mesmo resistir à tentação de procurar esclarecer alguns equívocos que ao longo do tempo foram perpassando, não entrando em querelas político-partidárias e indo directamente ao assunto que aqui nos traz.

Apesar de tudo, faço votos (não por parte do LNEC, nem por parte dos senhores, mas, eventualmente, por factores externos ao LNEC), para que este não seja um processo apenas para “cumprir calendário”. Acreditamos que não tem de ser, nem deverá ser, mas, certamente por factores externos ao LNEC, isso pode acontecer, tal como aconteceu no passado, por factores externos às entidades que promoveram o estudo de reflexão e o aprofundamento da análise, inclusive em termos comparativos, de várias opções de localização para o novo aeroporto de Lisboa. Na verdade, foram diversas as ocasiões em que a análise e as conclusões em

termos comparativos resultaram em recomendações contrárias ao sentido em que as decisões políticas acabaram por se direccionar.

Temos uma orientação dada pelo Governo, no sentido de o Laboratório Nacional de Engenharia Civil desenvolver este trabalho em duas fases, como já foi aqui adiantado. Lamentamos – e ontem já tivemos ocasião de dizer isto na reunião com os especialistas que avançaram com este trabalho por iniciativa da CIP – que as coisas tenham acontecido desta forma, porque consideramos que é negativo que empreendimentos e projectos absolutamente estruturantes e estratégicos para o país resultem de dinâmicas em que é quem tem dinheiro para financiar estudos que “rapa do livro de cheques” e avança com alternativas, visto que o Estado não trata disso. Queremos fazer esta salvaguarda, que não tem, contudo, qualquer relação com a intervenção do LNEC. A intervenção do LNEC está relacionada com o que vou dizer a seguir, que é o trabalho e o estudo que se desenvolve.

Sobre os critérios para a definição do próprio conceito de viabilidade, que é a primeira etapa, gostaria de saber se é ou não viável aquela opção de localização.

Antes de mais, tendo em conta a análise multicritério que o Sr. Presidente do LNEC mencionou e os vários factores estratégicos de análise comparativa posterior a esta análise que será desenvolvida, importa saber quais são as fasquias e os critérios para se considerar ou não que uma opção é viável. Penso que isto é um ponto de partida necessário para a definição da metodologia nesta matéria.

Importa ainda conhecer os diferentes cenários que podem ser equacionados. Pode haver inclusivamente ponderação dos vários factores com uma valorização maior ou menor, consoante a importância que se dá a determinados aspectos. Por exemplo, os corredores das aves migratórias têm uma determinada importância; a segurança aeronáutica tem outra

importância. Portanto, gostaria de saber qual é a valoração feita, em termos relativos, a estes critérios dos factores de ponderação estratégica.

E já que falamos de viabilidade, quer no que diz respeito às infra-estruturas, quer no que diz respeito à análise económica e financeira, também a propósito de diferentes cenários que possam ser equacionados, coloco uma questão, que ontem entre nós debatemos bastante, sobre a possibilidade do faseamento da execução de um projecto destes. Sabemos que há localizações cuja exigência, em termos físicos, coloca a necessidade de avançar com o projecto de uma só vez, desde logo no que respeita às movimentações de terra, etc. Estamos, aparentemente, num caso diferente, nomeadamente do ponto de vista da geomorfologia. Como tal, coloca-se a questão de o eventual faseamento da obra neste empreendimento ser ou não um dos cenários nesta avaliação.

Há uma questão que não foi aqui mencionada e que está relacionada com os meios necessários e disponíveis para este trabalho, isto é, independentemente da relação cliente/fornecedor (não entraremos nessa matéria) entre a NAER e o Laboratório, sabemos, porque está definido no despacho do Sr. Ministro, que é através do orçamento da NAER que esta intervenção é garantida e financiada.

Penso, portanto, que há uma pergunta que se impõe fazer sobre a intervenção que será desenvolvida, sobre os recursos necessários e as diligências que já foram ou não desenvolvidas pelas entidades em causa (LNEC e NAER) nesse sentido. E gostava também de conhecer a avaliação que daí resulta, bem como de saber mais sobre a disponibilidade da NAER e a sua colaboração. Falamos ainda do ponto de vista económico e financeiro para o financiamento deste estudo.

Queria ainda perguntar, para além da referência e da informação que o Sr. Presidente do LNEC nos trouxe sobre os factores, os especialistas e as áreas de estudo que vão ser desenvolvidas, qual é o ponto da situação concreto, em ter-

mos de calendário e de plano de trabalhos? O que é que se prevê fazer e o que é que já foi feito? Estamos a falar, inclusive, de entidades externas com as quais o LNEC vai contar na qualidade de consultores. Presumimos que já foram todas contactadas, confirmadas e contratadas.

Dos seis meses, já passou um. Faltam, portanto, cinco, falta fazer o estudo. Logo, as questões que se colocam são as seguintes: qual é ponto da situação do trabalho destes consultores? O que é que já avançou? Confirma, ou não, isto que presumimos (que aquelas entidades já foram contratadas), mas que não está confirmado?

Para terminar, Sr. Presidente, queria deixar duas questões sobre o papel de quem já tem tido contacto com o terreno, com a localização concreta. Neste aspecto, dou um particular destaque, naturalmente, ao Ministério da Defesa Nacional, que conhece aquele terreno como ninguém. A interrogação coloca-se quando constatamos que o Ministério da Defesa Nacional vai participar como consultor no tocante às questões da eventual contaminação dos solos com materiais explosivos e quanto às servidões militares e infra-estruturas nessa medida.

Quero, pois, perguntar se há ou não margem e um espaço de intervenção para que o Ministério da Defesa Nacional tenha um contributo a dar que vá para além da verificação dos explosivos nos terrenos e das servidões militares? Até porque, com a disciplina e a reserva que caracterizam a instituição militar, sabemos que no quadro do Ministério da Defesa Nacional tem sido transmitido um conhecimento largo a quem de direito sobre aquela localização.

Quanto ao papel dos especialistas que já começaram e avançaram com o estudo, o Deputado Jorge Costa suscitou a questão de ainda não ter sido feito um contracto com aqueles, praticamente um mês depois da decisão que em relação a eles foi tomada e o Sr. Presidente do LNEC afirmou que se optou por não trabalhar com alguém que já

intervio em matéria de estudos em curso. Penso que, apesar de tudo, há aqui algum conhecimento que importa partilhar, porque o conceito de trabalhar em rede nesta matéria é muito importante, ainda para mais com os prazos que temos pela frente. Nesse sentido, queria obter algum esclarecimento e um comentário do Sr. Presidente do LNEC sobre essa matéria.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Vou dar a palavra ao Sr. Presidente do LNEC, que disporá de tempo suplementar para responder às perguntas a que não respondeu há pouco, porque não lho permiti. Saliento, contudo, que não foi censura!

Foi expediente de gestão do tempo.

O Sr. **Eng.º Carlos Martins Ramos** (Presidente do LNEC): – Eu é que talvez não seja suficientemente ágil no uso da palavra.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Foi um expediente do Presidente da Mesa, mas nesta Comissão não existe censura!

Tem, então, a palavra.

O Sr. **Eng.º Carlos Martins Ramos**: – Sr. Presidente, começo por agradecer, mais uma vez, a palavra que me é dada e o espaço que me é permitido, no sentido de esclarecer alguns aspectos que aqui foram elencados, tanto pelo Sr. Deputado do PCP, como pelos Srs. Deputados do PSD e do PS.

Reporto-me às questões colocadas inicialmente pelo Sr. Deputado Jorge Costa, uma das quais foi a seguinte: “De que forma é que vão ser contratados os especialistas?”. Vão sê-lo pela forma normal da contratação na Administração Pública, com o carácter de urgência que um despacho desta natureza permite.

Perguntou-me se o cliente é a NAER e a resposta é negativa. Quem suporta os encargos é a NAER, mas esse é o único contacto que temos. Trata-se de um problema orçamental, mas não fomos condicionados nem pela NAER nem por ninguém. Se o fossemos, eu, de certeza, não estaria aqui.

Quanto às instruções sobre como proceder a contratações, eu devo esclarecer que não recebi instruções absolutamente nenhuma de ninguém. O Laboratório contratou quem considerou que tinha a máxima competência. Portanto, a competência foi o único critério e, dentro desse critério, procurámos aquelas pessoas que, de alguma forma, já conheciam bem isto. Com este esclarecimento, estou de certo modo a responder também ao Sr. Deputado do PCP.

Ora, como o Sr. Deputado Jorge Costa sabe muito bem, não há muita gente a trabalhar em transportes, muito menos em ordenamento do território. Portanto, quase todos estão envolvidos. Ou são pessoas que participam (ou participaram) no estudo agora em curso, ou neste momento até estão envolvidas noutro estudo. Por isso, esta circunstância limitou-nos inclusivamente tal possibilidade de contratação.

De todo o modo, quanto às contratações, gozámos de liberdade total, como não podia deixar de ser.

Sobre os critérios de estudo e análise estratégica, penso que na minha apresentação fui relativamente exaustivo no sentido da definição dos critérios. Trata-se de critérios gerais que, depois, se transformarão em critérios mais detalhados, em critérios específicos ou subcritérios, que, com o seu desenrolar, o estudo vai elencar, identificando a forma como devem ser considerados. O que posso dizer é que os sete factores condicionantes de que falei, em princípio, não vão ser alterados. Contudo, a lista dos critérios que vão suportar a análise multicritério ou a análise estratégica comparada pode vir, eventualmente, a sofrer acrescentos em relação ao que inicialmente tínhamos previsto.

Ao fim de um mês, porque é que os autores do estudo não foram contactados? É evidente! O Sr. Deputado também trabalhou em engenharia e sabe perfeitamente que a inércia é um dos factores fundamentais de qualquer movimento. E, portanto, qualquer iniciativa que se faça nesta área, envolvendo tanta gente e gente tão ocupada... De facto, costuma dizer-se que se deve pedir trabalhos a quem esteja ocupado, porque, geralmente, não nos interessa muito pedir trabalhos a pessoas que não estejam ocupadas. De qualquer modo, ia dizer que os autores do estudo são pessoas altamente qualificadas, altamente ocupadas, e todo o processo, inclusive de definição de metodologia, teve de envolver essas pessoas.

Agora, sim, estamos em condições de fazer o trabalho, o que não quer dizer que não tenha sido feita toda a análise da documentação existente, entre a qual o estudo, que tivemos presente. O único estudo que conhecemos é aquele que está no sítio da CIP, não conhecemos mais nenhum e esse já foi analisado.

Claro está que, posteriormente – porque lá está dito que é um estudo preliminar –, quando tivermos outros estudos, esses serão de certeza integrados. Nem podia ser de outra maneira, até pelo grande respeito, pela consideração e pela qualidade dos intervenientes da equipa que procedeu a este estudo.

Outra pergunta era a que procurava saber quando termina a primeira fase. Do despacho não consta qualquer intervalo fechado à direita nesta matéria. Há, sim, um intervalo fechado à direita nos seis meses que constituem o despacho. Procuraremos fazer isto o mais breve possível, mas o facto de termos um mandato para ter uma primeira e uma segunda fases não invalida que o Laboratório e a equipa não estejam a trabalhar já, em paralelo, no estudo da análise comparada, isto é, no estudo das duas localizações. É

que assim, não permitindo que a primeira fase condicione a segunda, não gastamos tempo, que será fundamental em todo este processo.

Quanto às metodologias e aos elementos de trabalho, penso que já fui claro, como fui quanto ao despacho do Sr. Ministro. Já me referi igualmente ao prazo para organizar o trabalho e penso que também fui claro quanto aos estudos da Ota e do Campo de Tiro de Alcochete.

Agora, permito-me aproveitar a oportunidade que me foi dada pelo Sr. Deputado do Partido Socialista para tecer algumas considerações, numa lógica de “quem não se sente não é filho de boa gente”. É que têm sido feitas afirmações que, no meu entender, puseram em causa a credibilidade do Laboratório. É esta a Casa que considero adequada para mostrar uma certa mágoa e uma certa tristeza pelas afirmações que foram feitas e que não correspondem minimamente à verdade.

O Laboratório nunca – que isto fique claro – emitiu qualquer parecer sobre qualquer das localizações. Nunca! O Laboratório emitiu estudos para Rio Frio e para a Ota nas áreas da geologia, da geotecnia, da hidrologia, da hidráulica e da engenharia sísmica. Penso que as referi todas. Como instituição credível que é, o Laboratório não fez, nem podia fazer, qualquer análise que permitisse sustentar uma decisão apenas com base nestas variáveis. Que fique claro, portanto, que o Laboratório nunca, mas mesmo nunca, emitiu qualquer opinião!

Eu estava no Brasil quando algumas afirmações foram feitas no sentido de dizer que o Laboratório “já estava”! Estando sob a tutela do Sr. Ministro, a independência não estaria garantida.

Pergunto ao Sr. Deputado Jorge Costa, ex-Secretário de Estado das Obras Públicas, se alguma vez condicionou o Laboratório em alguma das suas decisões.

O Sr. **Deputado Jorge Costa** (PSD): – Eu, não!

O **Orador**: – Pronto!

O Laboratório não teria sobrevivido 60 anos se, alguma vez e em qualquer circunstância, pudesse ter sido obrigado a emitir opinião.

O Laboratório não está na administração directa do Estado, mas, sim, na administração indirecta. E, nunca por nunca, o Laboratório foi condicionado, independentemente do Governo em funções, para emitir um parecer em favor seja do que for. E temos prova provada de que houve vários pareceres que emitimos que, depois não foram seguidos, como é lógico! Um parecer técnico não tem de ser seguido pela política. Nós não temos capacidade política nenhuma. Temos capacidade técnica.

Gostava de dizer aqui umas palavras e até coligi uns tópicos porque me senti magoado.

Eu estava no Brasil e não pude responder. No entanto, fui contactar o Sr. Eng.º Van Zeller e perguntei-lhe onde é que sustentava a afirmação de que o Laboratório “já estava” ou tinha feito quaisquer declarações no sentido de uma localização ou de outra. Considero o Eng.º Van Zeller uma pessoa de grande nível, de grande qualidade, o que posso atestar pela relação institucional que temos com a Confederação da Indústria Portuguesa, pelo apoio que damos à indústria da construção. De qualquer modo, o Eng.º Van Zeller teve a hombridade de me dizer que tinha sido mal informado e que se baseou no facto de o Eng.º Artur Ravara estar conotado com uma opção.

O Eng.º Artur Ravara saiu do Laboratório em 1992! Foi Director do Laboratório até essa data e é, desde então, consultor e um brilhante consultor. Mas as declarações do Eng.º Artur Ravara são do Eng.º Artur Ravara. Mas, por arrasto ou por qualquer informação desajustada, o Eng.º Van Zeller fez

essa afirmação que criou uma “bola de neve”. E, com a dignidade que sempre demonstrou nesta conversa, ele prontificou-se a desmentir esta afirmação. Estou a dizê-lo porque foi ele quem mo afirmou. Tenho a certeza de que não vai dizer nada em sentido contrário.

Só para que conste, o LNEC tem por missão apoiar com isenção e idoneidade científica e técnica o poder executivo, na sua actividade de apoio – repito: na sua actividade de apoio – à definição de estratégias que possam sustentar a tomada de decisões que, em resumo, consubstanciam a função do Estado. Penso que um aspecto fundamental de que as pessoas se estão a esquecer é o da função de Estado do Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

O LNEC tem pautado toda a sua actividade de 60 anos por independência total nos pareceres e estudos que lhe são solicitados tanto por entidades públicas como por entidades privadas. Não compete ao LNEC, nem nunca competiu, qualquer decisão política. Isto é evidente, mas, às vezes, as pessoas esquecem-se!

Permito-me salientar que, no desempenho da sua missão, o LNEC tem sempre pautado a sua actuação com base em valores – repito: com base em valores – orientados para o serviço público, incorporados numa cultura que passa por exigentes padrões de ética, de isenção e de idoneidade científica e técnica, e pela contínua procura de uma melhoria de conhecimentos, para permitir uma resposta adequada às constantes evoluções técnico-científicas.

Em suma, o LNEC actua – sempre actuou – dentro dos princípios da liberdade de investigação e da autonomia técnico-científica. Ou seja, os resultados a que chega são o que são, independentemente de quem lhe faz a solicitação ou a encomenda do estudo. Como indicador do desempenho da instituição ao longo da sua vida, permito-me salientar que os portugueses, em geral, se habituaram a ver no Laborató-

rio Nacional de Engenharia Civil uma entidade de confiança e merecedora do seu orgulho, pela seriedade das suas iniciativas e pela isenção e qualidade dos seus pareceres. Peço-vos desculpa por este tempo que ocupei, mas senti-me na obrigação de não ir para a comunicação social e de vir aqui transmitir este meu sentimento de uma certa angústia pelo que se passou, por terem posto em causa a possibilidade de o Laboratório não ser isento em todo este processo.

Será que vamos ver o Laboratório a condicionar consultores do mais alto gabarito para que estes emitam os seus pareceres?! Se alguém acredita nessa possibilidade, estamos mal no país!

Não estou a falar para a Assembleia, estou a aproveitar a presença dos *media* para poder transmitir estas mensagens. Peço desculpa e agradeço o espaço que me dão.

O Sr. Deputado Bruno Dias trouxe aqui o cumprimento do calendário, na verdade um calendário muito restrito. Vamos tentar cumpri-lo.

É evidente que, em engenharia, há a chamada incerteza, mas vamos fazer o relatório no prazo que nos foi fixado. As incertezas, em determinados aspectos, estão lá equacionadas e colocadas e a incerteza, automaticamente, afecta a decisão. Vamos fazer todos os esforços nesse sentido, mas, se não conseguirmos até este prazo, vejo a vossa compreensão. As perguntas revelam exactamente a convicção de que o tempo é curto. Ainda por cima, em período de férias ainda mais curto se torna e poderá haver, por isso, algumas dificuldades, mas a equipa toda está convicta de que é capaz. Neste momento, é aquilo que lhe posso dizer e mais nada, Sr. Deputado.

As orientações do Governo que me foram dadas são o despacho do Sr. Ministro, que todos conhecemos, e o Sr. Ministro disse-me que queria resolver o problema das dúvidas que estão a ser colocadas e que, para ele, o Laboratório é a

entidade que vai ajudar neste processo decisório. Portanto, do Governo só tive o reforço daquilo que sempre considerei importante e determinante quanto ao Laboratório. No dia em que o Laboratório for dependente, em termos de pareceres, “morre”. Quanto à viabilidade da localização no Campo de Tiro de Alcochete, a disponibilização de espaço é um dos aspectos que agora, numa primeira fase, iremos estudar, pelo que não lhe posso responder. Tem de haver disponibilidade de espaço, terrestre e aéreo, estudo da avifauna, estudo da biodiversidade, e tudo isto, em conjunto com factores de ponderação diferentes, como o Sr. Deputado acabou de dizer e muito bem, é que vai definir a possibilidade de decidir se aquela solução é ou não viável. Nada me diz que sim nem que não! Neste momento, não sou capaz de responder.

A segurança aeronáutica está considerada. O eventual faseamento da obra será considerado como um dos critérios, efectivamente. É um dos critérios, ou subcritérios, que vai ser tido em conta no sentido da expansibilidade e da possibilidade de faseamento da construção. Todos sabemos que, em engenharia, se pudermos diferir no tempo um investimento, ganhamos dinheiro. A disponibilidade da NAER é total. O Sr. Presidente da ANA, com quem tenho conversado várias vezes, tem-se multiplicado no sentido de me dar todas as condições para ter acesso a tudo, a todos os documentos, e, inclusive, o apoio dos consultores que suportaram o estudo desenvolvido na NAER. Eu ainda não fiz nenhum contacto porque o que interessa é ver os documentos e só depois de os termos é que temos dúvidas. Neste momento, ainda temos

muitas dúvidas. Só depois é que podemos contactar, não só a equipa que ontem apresentou o estudo aqui referido, como a equipa que sustentou todos os estudos realizados e solicitados pela NAER para a Ota.

Quanto aos trabalhos de consultores, estes são contratados sob a forma de uma proposta. Eles enviam uma proposta contendo a metodologia de abordagem dos temas

que são postos, é definido um faseamento por parte deles, tendo em conta o faseamento que foi previamente estabelecido, e os seus custos associados à primeira, segunda e terceira tranches, como é o normal em estudos deste tipo.

Penso que fui claro quanto a todas as questões que me colocou. Se houver algum esquecimento da minha parte, peço para me lembrar.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – O Partido Socialista pretende usar da palavra na segunda ronda?

O Sr. **Deputado Nelson Baltazar** (PS): – Sr. Presidente, Srs. Deputados: Gostaria de começar por me referir a algo que o Deputado Jorge Costa já disse aqui, nesta reunião. De facto, Sr. Deputado, é inaceitável, diria mesmo que é lamentável, que o Sr. Deputado entenda esta reunião de audição técnica como uma reunião de chicana política. Foi isso que o Sr. Deputado disse, ao referir que houve achincalhamento de várias coisas, e disse esta palavra duas vezes.

Quero retirá-la porque entendo que é lamentável que numa reunião técnica entremos nestas questões.

Digo-lhe mais, Sr. Deputado: se o PS tivesse entendido, por qualquer razão especial, que qualquer destas reuniões que realizámos não deviam acontecer, teria agido nesse sentido. No entanto, como sabe, o PS tem-nas permitido, naturalmente, do ponto de vista democrático, que sempre entendemos e voltamos a reforçar.

Sr. Deputado, ontem, o Professor Viegas disse-nos, a mim e a si, que fomos membros de governos que apoiaram a localização do aeroporto na Ota – fomos, e o senhor também o disse –, que as nove páginas eram completamente insuficientes (foi isso que o Sr. Primeiro-Ministro disse), que as 90 páginas já são suficientes para lançar alguma alterna-

tiva, do ponto de vista de um estudo, e que as 900 páginas serão aquelas que serão necessárias para poder avaliar o estudo de forma adequada. É isso que temos vindo a ouvir. Termino esta parte, que é a parte política que o senhor quis aqui levantar, e queria cumprimentar o Sr. Eng.º Martins Ramos e o Sr. Eng.º Lemonde de Macedo pelo facto de estarem aqui hoje connosco, esclarecendo-nos, para além daquilo que foi ontem a audição, sobre diversas coisas que creio serem importantes.

Srs. Engenheiros, Presidente e Vice-Presidente do LNEC, não tenho nenhuma dúvida a colocar quanto àquilo que vai ser o trabalho do LNEC, mas queria deixar, em nome do PS, algumas preocupações resultantes daquilo que temos vindo a ouvir.

Entendo eu, do ponto de vista político, que o estudo que vai ser feito deve merecer algumas avaliações técnicas. Por exemplo, na audição de ontem foi dito aqui que a ponte Chelas-Barreiro era uma alternativa possível, que já estava pensada, que tinha corredores, mas que havia outra melhor, que era uma ponte entre o Beato e o Montijo, que seria até mais barata, do ponto de vista ferroviário e do ponto de vista da ligação rodoviária, eventualmente. Gostaria que o estudo pudesse avaliar essa questão, pelo menos acho importante um esclarecimento desse aspecto, e que viesse a definir quais são os corredores urbanos que estão previstos para esta eventual localização de uma eventual nova ponte mais barata.

Gostaria que o estudo dissesse se aquilo que ontem aqui foi dito sobre a suficiência do IC13 para servir um eventual aeroporto em Alcochete/Benavente é real. Ou seja, o IC13 está previsto no PRN 2000 e foi-nos dito que seria suficiente, transformando-o, eventualmente, para passar a ter quatro vias. Acho que o estudo deveria trazer-nos também essa mensagem.

Gostaria que o estudo pudesse referir-nos não só os custos mas a necessidade efectiva, ou não, de uma descontaminação dos terrenos do Campo de Tiro de Alcochete. Sabemos que aqueles terrenos – não todos, mas uma parte deles – têm estado sujeitos a tiros (é para isso que eles servem) e, provavelmente a outro tipo de manobras militares, pelo que gostaríamos de conhecer esta matéria e de saber até que ponto é que isto está previsto ou tem de ser previsto num novo projecto que possa, eventualmente, ser avançado para esta matéria.

Também ontem, aqui, na audição que tivemos, ficou no ar a mensagem de que a intermodalidade e a modalidade de passageiros que é possível para Alcochete/Benavente é mais eficaz, será melhor, quer em tempo, quer na passagem do próprio TGV, do que é na Ota. Este é um aspecto sobre o qual me parece também que deveremos, do ponto de vista técnico, fazer uma avaliação profunda. Peço desculpa por estar a deixar estas dúvidas, que não são, de forma alguma, conselhos. Recuso-me a que possam ser tomados como tal! São dúvidas pessoais que ontem coloquei, na audição, e que não vi satisfeitas.

Queria ainda pedir-lhe que tecnicamente fosse avaliada, quer do ponto de vista técnico, de engenharia, quer do ponto de vista da economia do projecto, ou seja, da verdade económica do projecto, se a Ota é um aeroporto que se teria de fazer só de uma vez e nunca de forma modular e se Alcochete, neste aspecto, teria melhores benefícios numa perspectiva possível da utilização da "Portela mais Alcochete" e, mais tarde, "Alcochete mais Portela". Foi esta a ideia que nos foi deixada aqui. Portanto, a construção modular do novo local é mais eficaz do que no local anterior, porque teríamos dificuldade de modular essa construção.

Termino, Sr. Presidente, dizendo que ontem foi aqui deixada uma mensagem – ainda por cima por um especialista de transportes – que me parece que terá de ser avaliada, ou rea-

validada, no estudo comparativo. Foi deixada a seguinte mensagem: se o TGV passar entre Alcochete e Benavente, servindo, portanto, o novo aeroporto de Lisboa, poderíamos ainda vir a ter mais uma estação, em Santarém, do que aquelas que teríamos no caminho do TGV.

Primeira questão: pessoalmente, considero que estações a 60/70 km para uma linha de TGV não são qualquer avaliação adequada à rentabilidade económica de uma linha deste tipo. Mas isto sou eu que considero, provavelmente de forma errada.

A questão que quero deixar é se, do ponto de vista técnico, é exequível termos uma linha com 300 km, Porto/Lisboa, que queremos colocar 1 hora e 15 minutos e 1 hora e 20 minutos de distância, e que possamos vir a fazer paragens, mesmo que seja para comboios alternados, entre 60 a 70 km, ou 140 km.

São questões técnicas que acho que vale a pena avaliar, para que não estejamos aqui a criar algumas imagens de uma melhor localização em Alcochete relativamente à Ota, que são as duas localizações que estão a ser comparadas, com questões que são absolutamente inaceitáveis do ponto de vista da exequibilidade e até da exploração de uma linha de alta velocidade.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Costa.

O Sr. **Deputado Jorge Costa** (PSD): – Sr. Presidente, em primeiro lugar, queria dizer ao Sr. Deputado Nelson Baltazar que o Sr. Deputado tem que se entender com o seu colega, o Deputado Jorge Fão, porque quem trouxe para aqui a questão política foi ele. Fiz uma intervenção, no início desta sessão, e não referi nenhuma questão política. Coloquei a questão que estava em causa, do ponto de

vista técnico, de audição do LNEC e da sua metodologia, e quem veio para aqui tentar branquear o passado e referir que o PS sempre esteve disponível para isto, para aquilo e para aquele outro foi o Sr. Deputado Jorge Fão, que fez questão de o sublinhar, introduzindo aqui a questão política.

Portanto, os senhores é que têm de se entender quanto a isso! Apenas lembrei que não valia a pena estarmos aqui com tentativas de branqueamento de algo que se passou e que está gravado. Cada vez mais vamos percebendo o que se passou de facto. Dizia eu que não vale a pena voltarmos a isto.

Relativamente à questão do apoio à Ota, quero dizer-lhe, Sr. Deputado, que participei num governo que teve no seu programa eleitoral a referência de que naquela legislatura, que não se concluiu, não haveria obras na Ota.

Isto estava no programa eleitoral e no Programa do Governo, aprovado nesta Assembleia da República e publicado em *Diário da República*. Está lá escrito que não haveria obras na Ota durante a legislatura. O que fizemos foi dar continuidade a estudos que estavam a ser feitos relativamente à Ota, decisão que tinha sido tomada pelo Governo anterior.

É evidente que, se formos sérios, só com base em estudos é que se podem alterar decisões e o que fizemos foi dar continuidade aos estudos. Ora, foi exactamente o estudo hidrológico e hidrotécnico que foi mandado desenvolver pelo Governo em que participei, por mim em concreto, pois tutelei essa matéria, que permitiu concluir que a Ota é um pântano e que precisa de 3 000 km de estacas. E foi exactamente a partir das conclusões desse estudo que começou a ser colocada a dúvida na opinião pública e, nomeadamente, entre os técnicos, sobre a localização do aeroporto na Ota, atendendo às características do terreno.

Portanto, foi isto que fizemos, não vale a pena voltar a dizer aqui que fiz parte de um Governo que apoiou a Ota. A decisão estava tomada no Governo anterior, os estudos estavam a desenvolver-se e, no fim, iríamos concluir se essa localização se manteria ou não. É evidente que a legislatura foi interrompida e essa matéria não foi terminada.

Espero que fique claro, de uma vez por todas, esta questão da Ota e o nosso posicionamento sobre ela.

Sr. Presidente do LNEC, queria reafirmar que nunca ouviu da minha parte, nem da parte do PSD, dúvidas relativamente à competência ou transparência do LNEC. Agora, o Sr. Presidente do LNEC tem de perceber que as pessoas menos informadas acerca do LNEC, acerca da sua competência e do seu passado de transparência, possam, às vezes, ter dúvidas, sobretudo quando ouvem determinado tipo de declarações públicas. O Sr. Presidente do LNEC, no programa *Prós e Contras* de 26 de Março, fez declarações apoiando a Ota, do ponto de vista técnico, não a apoiando expressamente, mas dizendo que as questões que se colocavam sobre as intervenções no terreno não eram questões tão fundamentais quanto isso relativamente à decisão. Vi esse programa e tenho a sua gravação.

Portanto, aqueles que estão menos informados, que têm menos conhecimento técnico destas matérias, naturalmente, podem tirar ilações erradas. Assim, é natural que outras entidades, que não nós, tenham vindo a fazer determinado tipo de afirmações, que também condenamos, quero reafirmá-lo. Por outro lado, porque se sabe, do passado, que o LNEC apenas trabalhou na opção Ota e na opção Rio Frio, pelo que, também por isso, é natural o que aconteceu.

Porém, quer em meu nome pessoal, porque sou testemunha disso, quer em nome do PSD, quero aqui reafirmar o que já afirmei três vezes: de facto, não está nem nunca esteve em causa, do nosso ponto de vista, a transparência e a independência do LNEC.

Quanto à questão do prazo, o Sr. Presidente do LNEC também fez declarações acerca disso. O Sr. Presidente do LNEC, logo no dia 14 ou 15 de Junho, fez declarações, que estão transcritas entre aspas (tenho-as aqui e posso mostrá-las, se for necessário), dizendo que um ano seria o ideal para esta intervenção, que os seis meses lhe pareciam pouco tempo.

A questão que queria colocar é se acha, ou não, que, de alguma forma, se tivesse mais tempo, as conclusões poderiam ser mais consolidadas ou melhor fundamentadas. É que isto é fundamental. Às vezes, pode ser importante gastar-se mais algum tempo e ter a certeza que, de facto, chegámos a uma conclusão sólida e bem sustentada. Estamos perante um investimento que é significativo, pago pelos contribuintes, e que, portanto, merece mais algum tempo para permitir consolidar melhor a decisão. Assim, que gostava de saber o que pensa relativamente à questão do prazo que lhe foi concedido.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Deputado Bruno Dias** (PCP): – Sr. Presidente, não vou gastar o precioso tempo dos Srs. Deputados e de todos nós que aqui estamos e vou directo ao assunto que aqui nos traz.

Queria colocar uma ou duas questões que têm a ver com a matéria que suscitei há pouco e que interessa aprofundar, tendo havido uma que, por lapso, terá ficado por responder e que tem a ver com o Ministério da Defesa Nacional.

Não vou repetir o que disse e gostava apenas que o Sr. Presidente mencionasse o papel do Ministério da Defesa Nacional e o contributo que pode prestar nesta matéria, não apenas na vertente operacional de navegação aérea como também nas áreas de

infra-estruturas que o Ministério tem desenvolvido e em que é especialista.

Não vou pedir para comentarem as afirmações que foram proferidas ontem, nesta Comissão, por especialistas, por professores que cá vieram e muito menos vou formular votos de que essas matérias constem, depois, do conteúdo do estudo que vai ser feito.

Não vou por aí. Vou fazer perguntas relativas às circunstâncias em que este estudo será desenvolvido. Não sei se podemos correr o risco de um aspecto central nesta matéria, que é a ponderação da importância dos factores na análise multicritério (isto é, os vários critérios que temos em cima da mesa, o aspecto ambiental, de operações aéreas, de segurança, de acessibilidades, etc.), ser vista apenas quando tudo estiver feito.

Penso que esta é uma matéria central e que vai, inclusivamente, determinar a condução do trabalho. Portanto, compreendendo que, passado um mês, ainda não esteja definida essa ponderação de factores, é importante sabermos, em termos de faseamento do trabalho deste estudo, quando é que se prevê que essa ponderação seja feita.

Da mesma forma, é importante a todos os títulos haver uma previsão do momento em que possamos ter a conclusão da primeira fase. Isto é, independentemente daquilo que o Sr. Presidente do LNEC disse e que registámos, que a segunda fase não fica à espera da primeira, se bem entendi, por alguma razão se chama a uma "primeira fase" e a outra "segunda fase".

Nesse sentido, importava saber quando é que termina a primeira e quando podemos contar com essa apreciação de viabilidade relativamente a esta localização.

Para terminar, em relação ao território em questão, que tem a ver com o Campo de Tiro de Alcochete, queria perguntar, do ponto de vista da área em análise, qual é o âmbito territorial. Uma coisa é o espaço aéreo, e aí a avaliação é uma. Outra é, do ponto de vista geomorfológico, das condições concretas

do terreno, estarmos a analisar uma superfície do tamanho de um aeroporto ou do de cinco ou seis.

Portanto, desse ponto de vista interessava saber qual é o objectivo em termos de análise da área territorial, se é estudar a zona identificada e que já foi mencionada no estudo que fala em várias zonas H, apontando a H6 como hipótese destacada, ou se vai estudar todo o Campo de Tiro de Alcochete, porque, inclusivamente, sobre descontaminação de terrenos dizia-se que não é tudo igual e não está indiscriminadamente espalhado material perigoso sobre aquele território.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Tem a palavra o Sr. Presidente do LNEC.

O Sr. **Eng.º Carlos Martins Ramos**: – Sr. Presidente, quero aproveitar a oportunidade que me foi dada pelo Sr. Deputado Jorge Costa para esclarecer que quis vir aqui, como disse e repito, porque entendi que a melhor forma para pôr cobro a inverdades e a incorrecções foi aproveitar a vinda a esta Casa, que, para mim, constitui a Casa onde devia elencar e mostrar um certo desconforto em relação à forma como o LNEC foi tratado tanto por comentadores como por várias outras pessoas.

Já tentei provar, e penso que fui claro, o que é o Laboratório. Aliás, as palavras do Sr. Deputado Jorge Costa evidenciaram-no bem, porque conhece bem a Casa e, portanto, vindo dele, isso ainda valoriza mais o que é o Laboratório e a sua independência permanente em todas as suas actividades.

Portanto, mais uma vez, agradeço a oportunidade que esta Casa me deu de ter a visibilidade que de outra maneira não teria, ou que só teria através do "diz que disse".

Como referi, não estava cá nos dez dias seguintes a essas declarações e achei que não haveria tempo para pôr cobro a esta "bola de neve" que foi criada.

No programa *Prós e Contras*, que com certeza o Sr. Deputado viu com cuidado, é evidente que quem não tem experiência a falar em público pode cometer alguma imprecisão. Li, vi e revi se tinha cometido alguma imprecisão e comecei por dizer, se bem me recordo, o seguinte: o Laboratório só se pronuncia sobre aquilo que sabe, e aquilo que sabe resulta do conhecimento de experiência e de vivência feito.

Quanto aos aspectos de natureza infra-estrutural, referi e continuo a referir que a Ota não é nenhum “papão”. Disse-o! A Ota é uma superfície que pode ser tratada, com maior ou menor dificuldade. Cheguei a dizer que a zona onde havia mais complicações – e digo isto porque conheço o problema – correspondia a 6% da área afectada, dos tais 1 800 ha. Disse isso! São 155 ha onde efectivamente há que consolidar o solo, e não sei se haverá que consolidar o solo noutra sítio. Mas não me preocupo com isso neste momento.

Não tenho *parti pris* nesta matéria e o que eu disse e repito, para que fique claro, foi que a Ota não era nenhuma infra-estrutura com qualquer complicação adicional em relação a quaisquer outras infra-estruturas que fazemos pelo país e que a engenharia portuguesa sabe muito bem resolver.

Foi isto que eu disse, não disse mais nada e nunca me pronunciei sobre se a

Ota era o melhor local ou se Rio Frio, que naquela altura era o que estava em causa, era melhor. Aliás, não podia dizê-lo porque não tinha conhecimentos para tirar essa conclusão.

Concordo que seis meses é pouco tempo. E também disse, recordo-me, que um ano era o prazo geralmente considerado, por exemplo, para o estudo das aves, porque é o ciclo geralmente adoptado nesta matéria, e ali as aves podem ser importantes. Neste momento, não sei se são, as pessoas já estão a trabalhar nesta matéria, mas agora não lhe posso dizer.

É que aprendi agora – a vantagem destas coisas é que vamos sempre aprendendo – que a maior parte das aves viajam de noite e, portanto, a sua contagem é difícil; se possível, têm de usar radares, as pessoas têm de ter equipamento para verem o trajecto. Mas, felizmente, parece que é neste período que a actividade de circulação naquele espaço aéreo é mais forte.

Parece que uma das espécies de aves vem da Islândia e um dos percursos que ali é predominante tem a ver com o sítio onde vão alimentar-se.

Sr. Deputado Bruno Dias, colocou um problema que efectivamente me esqueci de abordar. É falta de hábito, tenho que cá vir mais vezes...

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – V. Ex.^a vá treinando, porque há eleições dentro de dois anos!

O **Orador**: – Talvez nessa altura já não precise de cá vir!

O Ministério da Defesa Nacional é, de facto, uma condicionante e, neste momento, não tenho qualquer documento que me diga que aquele espaço está disponível.

Por ser um mandato que me foi dado pelo Governo, solicitei expressamente, através de carta ao Sr. Ministro da Defesa Nacional, que me indicasse: se aquele local, que é uma infra-estrutura militar, está ou não disponível para a adopção da localização do novo aeroporto; se o Montijo está disponível, ou não; quanto custaria a desafecção daquelas infra-estruturas da actividade militar e que locais, em alternativa, seriam utilizados para a minha análise custos/benefícios. Ainda não tenho respostas, mas também não há tempo para as receber. Acredito que estas coisas são um bocado demoradas.

Mas, nesse ponto, o Ministério da Defesa Nacional surge como consultor na perspectiva de que nenhum membro da equipa... Embora eu tenha cumprido o serviço militar e

tenha andado lá por África, sinceramente não sei se aquilo tem condições. As minhas competências nesta matéria são nulas, como as de toda a equipa. Portanto, pedi ao Ministério da Defesa Nacional para me indicar se é necessária qualquer actuação adicional no sentido de verificar se aquela zona dispõe ou não de quaisquer materiais explosivos que tenham de ser identificados e retirados do terreno, para não afectarem seja quem for.

Este é um desconhecimento da nossa parte. Talvez até esteja a exagerar nesta precaução mas, liderando a equipa que lidero, tinha de fazê-lo.

Esqueci-me ainda de uma coisa. Apresentei o Eng.º Lemonde de Macedo, que é o Director do Departamento de Transportes do LNEC e que, neste momento, vai coordenar a equipa, para me libertar um pouco desta tarefa, que é efectivamente ciclópica e que, a envolver-me muito, me impediria da gestão corrente do Laboratório e da gestão estratégica.

Quanto à valoração dos factores na análise multicritério, concordo plenamente. Até porque, como deve saber (não sei qual a sua formação)...

O Sr. **Deputado Bruno Dias** (PCP): – Um pouco de tudo!

O **Orador**: – Um pouco de tudo! Se o Sr. Presidente me permite, faço aqui uma observação. Uma vez, estava numa reunião, e perguntaram: “Qual é a sua especialidade?”. Uns diziam que eram engenheiros electrotécnicos, outros engenheiros civis, um outro era engenheiro informático. Até que chegou um senhor que disse: “A minha especialidade é bom senso”.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): –
Falta muitas vezes, por aí!

O **Orador**: – Não, não! Não estou a dizer isso!

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Mas é que falta muitas vezes, por aí!

O **Orador**: – Aproveitei a oportunidade para fazer este parêntesis.

Às vezes, a avaliação multicritério é entendida como se fosse assim: "Pronto! Está feita a avaliação! Temos a ponderação no programa, jogamos com os factores e sai o resultado". Costumo dizer, a brincar, que "entra o porco, sai o chouriço". Não é assim. A avaliação multicritério tem de ter muitos pesos que, como sabe, não são só técnicos, nomeadamente, o ordenamento do território e desenvolvimento regional não são aspectos puramente técnicos.

O que vamos fazer é uma avaliação estratégica, isto é, avaliar onde vamos introduzir os factores determinantes, vamos considerá-los e, depois, comparar. E os pesos serão definidos em função do conhecimento que vamos tendo e das consequências e implicações que a adopção de uma solução ou de outra poderá ter, em termos de desenvolvimento regional, etc.

Quanto à conclusão da primeira fase, ela está de certo modo pendente desta resposta do Ministério da Defesa Nacional. Suponhamos que o Ministério da Defesa Nacional me diz: "Não é possível utilizar aquele espaço". Não vale a pena ir para a segunda fase. É uma condicionante fortíssima.

Não acredito! Com certeza que os estudos foram feitos, mas era isto que eu queria dizer.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Já há declarações públicas do Chefe de Estado-Maior das Forças Armadas.

O **Orador**: – Não conheço.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Li-as na imprensa e não foram desmentidas.

Já agora, pedia-lhe para, depois, informar a Comissão, quando recebesse a resposta do Ministério da Defesa Nacional, para que possamos ter também essa resposta.

O Orador: – Nestas coisas tenho muitas dificuldades do ponto de vista de como lidar com aspectos de natureza política. Penso que isto é transparente, é evidente. Só quis dizer qual foi a iniciativa que o Laboratório tomou no sentido de elencar uma eventual condicionante e de eliminá-la. Quanto à geomorfologia e à área de influência, foi aqui referido, e bem, que a geomorfologia condiciona a solução, podendo levar a que tudo seja feito numa fase, numa perspectiva de compensação de volume de escavação/volume de aterros, que é a solução da Ota. Para ali, ainda não tenho elementos no Campo de Tiro de Alcochete para me dizer qual é a solução, onde é que eu vou buscar os terrenos para manchas de empréstimo, etc. Não sei, não conheço. Ainda não sou capaz de me pronunciar sobre esta matéria. Na Ota, a solução efectivamente encarada foi a de compensação do volume e dos aterros, isto é, tudo o que é escavado é utilizado na construção dos aterros. E as próprias cotas das plataformas...

Sobra sempre! Até porque há material que não serve para nada. A matéria orgânica, temos de eliminá-la. Agora, vão dizer-me que estou a preferir a Ota, porque eu conheço bem o *lay out*.

Ora, a matéria orgânica é utilizada em áreas como, por exemplo, de jardinagem, “arrelvamento”, etc.

Depois, foi aqui referido o traçado do TGV, o traçado da ponte. Sr. Deputado Nelson Baltazar, nós não podemos pronunciar-nos sobre estas matérias. Aliás, ontem foi a primeira vez que vi referência a acessibilidades induzidas por esta nova solução.

Vamos incorporar, como é necessário e lógico, estes estudos (que vão ser desenvolvidos, porque ainda não termina-

ram) desta equipa que foi liderada pelo Professor Borrego e que tem especialistas de elevada craveira e de grande competência técnica, na nossa análise de custos/benefícios e na viabilidade financeira de uma solução e de outra. É isso o que nós iremos fazer.

O Sr. **Presidente** (Deputado Miguel Relvas): – Srs. Deputados, muito obrigado a todos.

Uma palavra final ao Sr. Presidente do Laboratório Nacional de Engenharia Civil e ao Sr. Eng.º Lemonde para lhes agradecer muito e, naturalmente, porque ao longo deste processo teremos oportunidade de continuar a estabelecer aqui esta relação.

