



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

MENCIONE-SE, PUBLIQUE-SE
E EXPEÇA-SE

04, 06, 2003

REQUERIMENTO

Nº 2348/IX (1ª) - AC

Exmo. Sr.

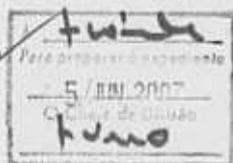
Presidente da Assembleia da República

Assunto: Projecto do novo Aeroporto Internacional da Ota

O projecto do novo Aeroporto Internacional da Ota, constitui, juntamente com o projecto ferroviário do TGV, dois dos pólos mais importantes para o futuro dos transportes em Portugal. De facto, a excelente localização geo-estratégica que a região da Ota apresenta, determinou que os vários estudos elaborados apontassem aquela localização como a escolha mais ajustada aos interesses nacionais.

Com efeito, ultrapassada a questão da localização, surge a necessária análise da urgência do investimento, na medida que a construção de um grande aeroporto sugere uma avaliação criteriosa da cobertura financeira do investimento *versus* as necessidades do País ao nível daquela infra-estrutura aeroportuária.

De facto, quanto à sustentabilidade financeira do projecto, o período de dificuldade orçamental que o País atravessa – em larga medida fruto dos erros da política económico-financeira do anterior Governo do Partido Socialista – acarreta dificuldades acrescidas na definição do período do início dos trabalhos de construção do novo aeroporto. Por isso, os portugueses compreendem que possam registar-se alguns atrasos no arranque dos trabalhos, sem que isso coloque em causa a decisão estratégica de construir um novo aeroporto internacional que suceda ao actual Aeroporto da Portela.





ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Por outro lado, no ponto de vista da necessidade de uma nova infra-estrutura aeroportuária, é hoje consensual que o actual Aeroporto de Lisboa dispõe de uma capacidade limitada de passageiros e mercadorias, para além dos demais problemas ambientais e preocupações de segurança que tem gerado na zona residencial da sua localização, no centro urbano da metrópole de Lisboa. Aliás, tendo como certos os elementos dos estudos apresentados pelo actual Governo, nomeadamente em sede da Assembleia da República, é bem possível que a capacidade máxima actualmente instalada na Portela de cerca de 14 milhões de passageiros por ano, possa ser atingida entre 2008 e 2012, apontando-se numa perspectiva média o ano de 2010.

Os mesmos estudos referem que no ano de 2000 o Aeroporto da Portela já serviu cerca de 10 milhões de passageiros e mais de 115 000 toneladas de carga, bem como regista desde 1998 um forte crescimento nos fluxos de passageiros e mercadorias. Por conseguinte, é razoável admitir que mesmo que se registem as anunciadas obras de ampliação no actual Aeroporto da Portela, a sua capacidade máxima não ultrapassará os 17 milhões de passageiros, o que segundo os dados disponíveis difere o seu esgotamento para o ano 2015.

Desta forma, mesmo considerando as naturais indefinições do futuro do tráfego aéreo internacional e nacional, ou tendo ainda em conta o impacto de outros investimentos nos transportes como é o caso do TGV, aponta-se claramente como imprescindível a construção de um novo aeroporto internacional que corresponda às necessidades futuras (recorde-se que com a construção do Aeroporto da Ota passar-se-ia de uma capacidade máxima de 17 milhões de passageiros da Portela – depois das obras de ampliação – para uma capacidade mínima de 19 milhões de passageiros), com condições competitivas no contexto europeu e que constitua uma mais valia económico-empresarial para o País.

Acréscimo referir que se consideramos que o período de construção estimado do novo Aeroporto da Ota é de cerca de 9 anos, em qualquer dos cenários as obras deveriam ser iniciadas pelo menos entre os anos de 2006 e 2007, por forma a que o início das



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

operações áreas ocorressem entre 2015 e 2016, data previsível de esgotamento do Aeroporto da Portela.

Esta mesma convicção tem sido reiteradamente assumida pelo actual Governo, quer pelo anterior Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Eng.º Valente de Oliveira, quer pelo Senhor Primeiro-Ministro, que em diversas ocasiões afirmaram a necessidade desta nova infra-estrutura aeroportuária, numa visão estratégica para o futuro dos transportes em Portugal e como elemento dinamizador da economia nacional.

Para tal objectivo e num discurso de verdade, em Junho de 2002, foi anunciado ao País o ajustamento nos prazos deste fundamental projecto aos condicionalismos orçamentais do País, reafirmando, no entanto, a absoluta premência na concretização do novo Aeroporto da Ota, bem como das correspondentes acessibilidade ferroviárias e rodoviárias, articulando as decisões necessárias com o concomitante encerramento ou reconversão do Aeroporto da Portela, fruto do seu mais que provável esgotamento.

Nessa medida, torna-se de todo incompreensível as mais recentes declarações públicas do actual Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Eng.º Carmona Rodrigues, que de forma desconexa com o historial deste projecto, veio gerar a confusão sobre o possível adiamento na construção do Aeroporto da Ota, bem como sugerindo um novo conceito de subalternização na sua utilização face a um potencial até agora desconhecido do actual Aeroporto da Portela.

A confirmar-se esta profunda alteração anunciada pelo actual Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação - o que seria grave -, não só fragiliza um projecto de dimensão nacional, como gera indiscutíveis dificuldades na região de localização prevista do novo Aeroporto da Ota, sobretudo pelos vários constrangimentos ao nível do ordenamento do território que o adiamento «*sine die*» deste projecto pode significar. Aliás, é de todo questionável os fundamentos técnicos e financeiros que poderão sustentar esta nova visão, ignorando os vários estudos já produzidos sobre esta matéria,



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

os debates parlamentares e as posições de sucessivos governos, inclusive do actual, sendo frágil o argumento que a Autarquia de Lisboa sempre defendeu a continuidade do Aeroporto da Portela.

O sucessivo protelamento do arranque desta infra-estrutura aeroportuária não pode continuar, porque tem contribuído de forma directa para a progressiva descridibilização do projecto e para afastar todos aqueles que poderão mostrar interesse em investir na futura abertura do novo Aeroporto Internacional da Ota.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, os deputados do grupo parlamentar do PSD eleitos pelo círculo eleitoral do Distrito de Leiria abaixo assinado, solicitam ao Senhor Primeiro-Ministro e ao Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, os esclarecimentos sobre os seguintes pontos:

Ao Senhor Primeiro-Ministro,

1. Para o actual Governo a construção do Aeroporto Internacional na Ota continua a ser um investimento estratégico e essencial ao País?
2. Se o Governo não tinha ainda a certeza da viabilidade deste projecto, porque é que reafirmou a sua necessidade e novos prazos concretos em Junho de 2002?
3. As recentes declarações ao jornal «Expresso» do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, correspondem a uma posição oficial do Governo ou reflectem a legítima convicção individual do Ministro?

Ao Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação,

1. Porque razão ignorou nas suas recentes declarações públicas sobre o Aeroporto da Ota os estudos já apresentados e os compromissos assumidos pelo actual Governo?

D



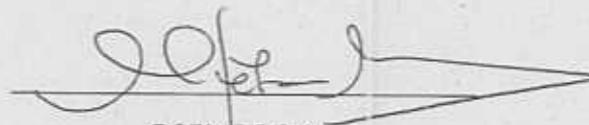
ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

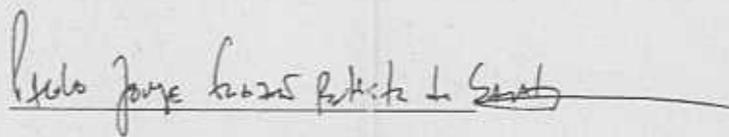
2. O que foi encontrado de errado nos estudos e trabalhos até aqui apresentados pela NAER, S.A. e o que levou a considerá-los sem validade?
3. Em que novos estudos se baseia para anunciar o adiamento e subalternização do projecto do Aeroporto da Ota e se os pode fornecer à Assembleia da República?

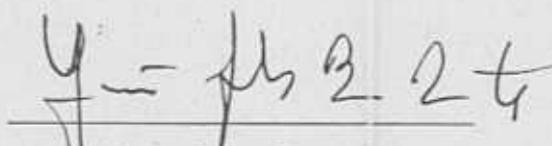
Palácio de São Bento, 4 de Junho de 2003

Os Deputados do PSD


José António Silva


Ofélia Moleiro


Paulo Batista Santos


João Carlos Duarte