

OTA: somatório de erros que o não parecem ser

27-Apr-2007

A localização do novo aeroporto internacional de Lisboa na Ota resultou de um processo de decisão que foi acumulando erros sucessivos, sem que disso os decisores políticos se tenham devidamente apercebido das suas consequências. O mais interessante de analisar em todo este processo é pois o modo como se chegou à "solução" Ota, deixando pelo caminho a solução que sempre tinha sido defendida como a mais adequada para desempenhar as funções aeroportuárias que se exige a um aeroporto moderno, e se aceitou como intransponíveis as objecções que os grupos ambientalistas colocaram à localização de um aeroporto na margem sul do Tejo.

Artigo de Fernando Nunes da Silva, professor catedrático do Instituto Superior Técnico

Tendo sido tomada a decisão governamental em 1999, parece extemporâneo voltar a questionar essa localização, sobretudo num momento em que o governo decidiu apressar o processo de construção do novo aeroporto, associado à própria privatização integral da ANA. Todavia, não só se alteraram alguns dos pressupostos que conduziram à escolha da Ota por simples eliminação da outra alternativa em estudo (Rio Frio), como se percebe hoje que os impactes ambientais e as deficiências então apontados a esta localização são bem mais graves do que o Estudo Preliminar de Impactes Ambientais (EPIA) deixou entender.

De facto, importa referir que esta localização do novo aeroporto da região de Lisboa na Ota tem vindo a merecer maior contestação à medida que novos dados vão sendo conhecidos e novas decisões políticas foram tomadas. Por outro lado, os estudos mais recentes elaborados pela NAER sobre a implantação do novo aeroporto vieram demonstrar que a decisão tomada não atendeu devidamente à importância que alguns aspectos geológicos, hidrológicos e de operação do tráfego aéreo assumem na Ota, os quais só agora se conhecem com maior detalhe e profundidade. Digamos que, face à sobrevalorização de alguns impactes ambientais com que a localização alternativa de Rio Frio foi apresentada, o poder político (o da altura e dos três governos que se lhe seguiram) "comprou" a localização na Ota como o mal menor e a única solução viável à época, prescindindo de estudar com maior pormenor e actualidade outras soluções.

Acresce ainda o facto de ser hoje mais claro que, neste caso do novo aeroporto de Lisboa como em tantos outros, os impactes ambientais têm vindo a ser esgrimidos muito para além da sua real importância, sendo antes utilizados para dar cobertura a estratégias de poder e sancionar decisões que, aparentemente, já estavam tomadas, como foi evidente no caso da segunda travessia do Tejo em Lisboa (a ponte Vasco da Gama), que afinal não teve qualquer impacto na diminuição do tráfego na ponte 25 de Abril (principal argumento utilizado para a sua construção), como foi objecto de fortes críticas por parte da Comissão Europeia, face aos impactes ambientais que lhe estavam associados.

O primeiro erro cometido pelos sucessivos governos que tiveram este dossier em mãos, foi assim o de ter cedido à chantagem ambiental, sobrevalorizando o que foi apresentado como impactes ambientais inaceitáveis numa localização a sul do Tejo, ao mesmo tempo que se ignoravam todas as outras vertentes de decisão, nomeadamente as associadas à dificuldade e custo de construção e à operação aeronáutica.

De facto, os custos de construção de um aeroporto na Ota são substancialmente superiores ao de alternativas em terreno mais plano que se podem encontrar na margem sul do Tejo. Tal deve-se não só ao brutal movimento de terras que a localização na Ota implica (80 milhões de m³), mas também porque, devido às características lodosas de 115 ha de terreno na área de implantação do aeroporto, se ter de proceder a um prévio tratamento desses solos, cujo custo está estimado em cerca de 500 milhões de Euros. Por outro lado, esta situação implicará ainda um acréscimo de custos no dimensionamento da infra-estrutura aeroportuária, devido ao facto de tal tipo de solo ter efeitos amplificadores em caso de sismo, os quais podem atingir um valor duplo na base dos aluviões em que assentará o aterro de uma das pistas. Não sendo um problema insolúvel em termos de engenharia, é indiscutível que estas condições desfavoráveis implicam custos adicionais e podem ser responsáveis por imprevistos no decurso da obra, originando consequentes atrasos na sua conclusão.

O facto da construção do aeroporto na Ota implicar o aterro da Ribeira e Paul do Alvarinho (que atravessa a zona central das duas pistas do proposto aeroporto) e o desvio do Rio de Alenquer e do Rio da Ota, introduz por sua vez novos custos em relação a qualquer outra localização, ambientalmente viável, situada na margem sul do Tejo.

Se dúvidas houvesse quanto às implicações destes acréscimos no custo da construção de um aeroporto na Ota, o facto do governo ter optado por privatizar a totalidade do capital da ANA, quando anteriormente só previa uma privatização na ordem dos 30 a 40 %, é um sinal claro do que é preciso "acrescentar" ao projecto para viabilizar o seu financiamento pelo sector privado. Portugal será assim o único país europeu a prescindir do controlo público da gestão do seu tráfego aéreo, com consequências negativas difíceis de antever para os restantes aeroportos nacionais e para os custos operacionais do novo aeroporto.

Do ponto de vista aeronáutico, a Ota está longe de ser uma localização ideal, como o demonstram os estudos realizados pelos Aeroports de Paris, ao classificarem-na como a pior das alternativas de localização para o novo aeroporto de Lisboa. Por outro lado, a esta localização não permite qualquer ampliação, podendo a sua capacidade ficar esgotada antes mesmo do término da concessão (50 anos). Note-se ainda que será muito difícil manter a Portela a funcionar em pleno enquanto um aeroporto na Ota não esteja completamente operacional, o que não sucede com uma localização na margem sul do Tejo, onde a compatibilidade entre o funcionamento dos dois aeroportos não levanta problemas de maior.

Para além destes aspectos relacionados com a zona de implantação do aeroporto na Ota, foram entretanto tomadas decisões políticas quanto ao sistema de transportes e logística, que alteraram de sobremaneira o contexto em que esta localização foi adoptada. Desde logo refira-se a ligação ferroviária em alta velocidade entre Lisboa e Madrid, que se irá processar pela margem sul do Tejo em direcção a Évora e Badajoz, ao contrário do que então se pensava com a saída de Lisboa por norte, em direcção a Castelo Branco. Esta situação não só acarreta uma perda de competitividade de um aeroporto na Ota para a população da aglomeração urbana de Badajoz/Mérida (com cerca de 400 mil habitantes), como implica um acesso ferroviário entre Lisboa e a Ota através de um terreno fortemente acidentado (prevê-se a construção de 60 km de via férrea quase sempre em túnel e viaduto), com os consequentes acréscimos de custo.

Por outro lado, o governo decidiu localizar a principal plataforma logística da AML na zona do Poceirão, facilitando desse modo a sua conexão com os portos de Lisboa, Setúbal e Sines, e a própria linha de alta velocidade para Madrid. Não se percebe por isso como se prescinde da valência aeroportuária nessa localização, em favor de uma infra-estrutura na Ota que não permite implantar uma plataforma logística na sua envolvente próxima.

Este foi o segundo erro consentido pelo governo. Não perceber que as alterações introduzidas em elementos fundamentais do sistema de transportes nacional teriam forçosamente de levar a repensar a localização do novo aeroporto, é contrariar as suas próprias afirmações de necessidade de integração na política de transportes.

Por último, atente-se ao conceito de cidade aeroportuária que entretanto se passou a adoptar na construção de novos aeroportos, bem como aos objectivos estratégicos do PROTAML que, ao apontarem para recentrar o crescimento urbano da AML em torno do estuário do Tejo e para o reequilíbrio das suas duas margens em termos de desenvolvimento socio-económico, mais não fazem que evidenciar a contradição entre a política de ordenamento do território nesta importante região do país e a localização do seu aeroporto na Ota. Esta contradição é já hoje bem patente no facto da população incluída na isócrona dos 30 minutos ser quase três vezes inferior no caso da acessibilidade à Ota, por comparação com uma localização na margem sul do Tejo. Se a isto somarmos o tráfego potencial que os novos

empreendimentos urbanísticos em curso ou em apreciação para a Península de Setúbal e o Alentejo Litoral irão gerar, melhor se compreende a posição descentrada da Ota em relação às linhas de desejo dos principais fluxos dos seus potenciais utilizadores.

Quando a localização da Ota foi adoptada, o modelo de ordenamento territorial proposto para a AML pela equipa que então estava a elaborar o PROTAML, assentava num conceito de região policentrada, com crescimento para norte de Lisboa - o que era coerente com a integração Ibérica a fazer-se sobretudo pelo corredor da Beira Baixa - onde Santarém e Torres Novas se deveriam desenvolver como os dois pólos de desconcentração de Lisboa e os vértices do triângulo em que se concentraria a população e as actividades económicas da região metropolitana. Não foi esse o modelo adoptado pelo governo no PROTAML que viria a ser aprovado em Conselho de Ministros, na fase final da governação presidida por António Guterres. O modelo territorial aí proposto orienta o crescimento para a envolvente do estuário do Tejo, assume uma área metropolitana alargada mais equilibrada entre as duas margens do Tejo, e faz surgir Évora e Sines como os dois pólos de descentralização que, a sul, se contrapõem aos de Santarém e Torres Novas, a norte, numa lógica coerente com a decisão de ligar Lisboa a Madrid por Badajoz e de retomar o projecto de Sines como principal infra-estrutura portuária e logística desta região do país, em detrimento da anterior proposta de construir um novo porto de águas profundas em Peniche.

Assim se comete o terceiro erro deste processo decisório. Enquanto se investe num modelo de maior densificação da área metropolitana de Lisboa em torno do estuário do Tejo, da projecção de Sines como pólo de nível Ibérico e na ligação com a Estremadura espanhola, mantém-se a visão de expansão para norte da equipa do anterior PROTAML.

Face a todos estes elementos que não abonam a favor de um aeroporto na Ota, e tendo em conta os resultados dos estudos entretanto efectuados para encontrar uma localização alternativa na margem sul do Tejo - os quais concluíram pela possibilidade de duas implantações viáveis que não interferem com as objecções ambientais enunciadas a propósito de Rio Frio - compreende-se mal que o governo não aceite efectuar uma análise custo-benefício, comparando a localização do aeroporto na Ota com uma dessas alternativas.

Mais uma vez, estamos perante a sobreposição de interesses particulares - neste caso os dos que já se perfilam para concorrer à privatização da ANA - e sectoriais - considerar o novo aeroporto como uma "peça" isolada do restante sistema de transportes e do modelo de ordenamento do território, à visão estratégica e integradora que as políticas públicas devem possuir.

É pena!

Lisboa, 14 de Abril de 2007.

Fernando Nunes da Silva.