

Um aeroporto na Ota destruirá uma grande vantagem comparativa de Lisboa

O que explica a atitude de Mário Lino

Alexandre P. Gouveia

Apesar de todos os argumentos apresentados em desfavor do aeroporto da Ota, o ministro Mário Lino tem recusado frontalmente analisar qualquer alternativa na margem sul, pretendendo apenas, contra tudo e contra todos, fazer avançar este aeroporto. São vários os factores que apontam para a vantagem em se construir um aeroporto na margem sul do Tejo:

1. Factores ambientais

A construção do aeroporto da Ota acarretará enormes problemas ambientais, nomeadamente o aterro de três rios, o Rio de Alenquer, a Ribeira do Alvarinho e o Rio da Ota e a remoção de 50 milhões de m³ de terras. Só os trabalhos de preparação das pistas não demorarão menos de três anos. Na margem sul existe uma planície onde estes problemas não se colocam, e onde portanto a construção da pista pode começar imediatamente.

2. Factores de tráfego aéreo

Praticamente a totalidade dos técnicos e pilotos de aviões comerciais afirmam que o aeroporto da Ota é a pior solução para o tráfego aéreo. Este aeroporto está rodeado de montes, como o Monte Redondo, a Serra de Montejunto e o Monte Mamelão que terá de ser destruído.

Por outro lado existem ventos, sistematicamente para Noroeste, que dificultam a abordagem



à pista. Estes obstáculos naturais obrigam a que a aproximação da pista seja apenas possível na direcção de sul para norte. Além destes aspectos, as pistas da Ota não permitem aterragens e descolagens em simultâneo, em pistas autónomas e paralelas. Na margem sul, onde não existem obstáculos naturais, a abordagem à pista pode ser efectuada em qualquer direcção e de uma forma muito mais segura.

3. Comodidade para os passageiros e Turismo
O aeroporto da Ota encontra-se a 54 km do centro de Lisboa.

Vale a pena comparar esta distância com as que existem até ao centro de outras cidades europeias:

Paris-Roissy: 23; Madrid: 13; Paris-Orly: 14; Viena: 15; Atenas: 33; Frankfurt: 12; Roma: 26; Moscovo: 34; Londres: 24; Berlim: 20.

A 54 km da cidade, a Ota bate

A acumulação dos argumentos que lhe são contrários, tornarão a solução Ota insustentável

o recorde das distâncias na Europa. Contudo, na margem sul, existem vários locais a menos de 30 km de Lisboa.

Este aspecto é particularmente relevante para o turismo, uma vez que um aeroporto na Ota destruirá uma grande vantagem comparativa de Lisboa, que consiste em ter um aeroporto próximo da cidade.

4. Custo

Aeroporto da Ota custa 4 mil milhões de euros. Na margem sul um aeroporto custará pouco mais de 2 mil milhões de euros. Deste modo, um aeroporto na Ota, além de utilizar mal fundos

comunitários, implicará, inevitavelmente, custos mais elevados para as companhias aéreas, e taxas mais caras a suportar pelos passageiros.

Estamos, portanto, perante um caso de difícil explicação. Não há um único critério técnico ou económico que aconselhe a Ota, em comparação com a margem sul. No entanto o ministro Mário Lino referiu recentemente que um aeroporto na margem sul teria de se situar a mais de 100 km de Lisboa, em pleno Alentejo, o que manifestamente não é verdade, e que a margem sul não serve porque se trata do deserto do Sara.

São afirmações de alguém com uma atitude obsessiva, que não tem argumentos válidos, que recusa uma análise isenta e a quem simplesmente resta o exercício cego da autoridade.

A aceleração do projecto da Ota por parte de Mário Lino, a que temos assistido nos últimos dias, significa apenas que a acumulação dos argumentos que lhe são contrários, tornarão muito em breve, junto da opinião pública, esta solução insustentável.

Com o aeroporto da Ota estamos perante um extraordinário caso de se preferir uma solução muito pior e mais cara. O país não deve aceitar uma solução imposta que, durante décadas, prejudicará o seu desenvolvimento. A sociedade civil portuguesa e os seus líderes, não ficarão seguramente indiferentes à iminência deste erro.

Economista

CARTAS

Doutorados para empresas

Da Comissão Executiva da Hovione recebemos a seguinte carta: "A Hovione publicou por várias vezes em Fevereiro no vosso jornal o anúncio intitulado 'Doutorados para Portugal'. Avaliámos as 31 candidaturas que nos foram enviadas e cabe-nos, publicamente, dar os nossos parabéns: primeiro, aos candidatos pela qualidade e solidez dos «curricula vitae» apresentados e pela riqueza do seu itinerário de carreira; segundo, às universidades deste país que souberam preparar jovens portugueses(as) para vencer no estrangeiro, de forma brilhante, e doutorarem-se em universidades de renome em quatro continentes e, por fim, à Fundação para a Ciência e Tecnologia que nos últimos sete anos, financiou mais de 30% das bolsas no estrangeiro atribuídas a estes cientistas. Desde o ano 2000, a FCT atribuiu mais de 7000 bolsas de doutoramento a estudantes portugueses. Nos últimos 12 meses já recrutámos seis mestres e doutores para os nossos laboratórios de I&D. Apesar do Código de Trabalho, vamos aceitar o risco de continuar a aumentar o número de cientistas que temos a investigar em Loures, pois com pessoas deste calibre, com a motivação patente na emoção com que nos escreveram, e com o 'amor à camisola' que sabemos existir em cada português(a) não vai ser difícil vencer. (...) Estamos a produzir cientistas em quantidade e do melhor que há".

GUY VILLAX

Uma decisão de localização de um aeroporto só poderá ser eficaz se decorrer de um procedimento ambientalmente conforme

OTA: tempo ambiental vs. tempo económico

Ivone Rocha

Construir um aeroporto a Sul não pode ser porque é um 'deserto'. Quem o afirmou foi o ministro das Obras Públicas, numa recente intervenção em defesa da Ota. Em vez de se discutirem opções estratégicas de desenvolvimento, utilizam-se argumentos avulsos e infundados.

Será que não há mesmo uma opção estratégica? Será que se fala de Ota como se podia falar de outro local?

Na última entrevista que o primeiro-ministro deu na RTP resultou claro, a decisão está tomada.

Podem apresentar os estudos que quiserem, com os fundamentos mais pertinentes que tiverem e as soluções alternativas mais evidentes que existirem, que o Governo avançará, em

qualquer circunstância, com a decisão que tomou: a Ota.

Tal intransigência foi fundamentada, basicamente, em: não podemos perder tempo, a economia não pode esperar. Agora o governo acrescenta o argumento: 'deserto'.

Efectivamente, é do senso comum, que 'tempo é dinheiro'. Mas, não é menos verdade que, para tudo é preciso tempo.

A reforma de sector público precisa de tempo, é preciso tempo para baixar os impostos, recuperar o país leva tempo... e a pressa, não raras vezes, é má conselheira.

Tudo tem o seu tempo.

Em matéria ambiental, as obras públicas são, na maioria dos casos, um mal necessário. Através delas o Estado passa, de protector, a agressor do ambiente. A construção de um aeroporto não é excepção, mas, admiti-

mos, que é um 'dano' ambiental necessário. Perante a necessidade da obra pública, há que exigir que o Estado de Direito Ambiental conceda uma atenção especial ao procedimento — sucessão ordenada de actos tendentes à formação da vontade da administração pública.

Uma decisão de opção de localização de uma infra-estrutura como um aeroporto só poderá ser eficaz se decorrer de um procedimento ambientalmente conforme.

O princípio constitucional da

Em vez de se discutirem opções estratégicas de desenvolvimento, usam-se argumentos avulsos e infundados

prevenção ambiental exige a ponderação das consequências, para o meio-ambiente, de qualquer decisão tomada pelos poderes públicos, postulando a sua invalidade nos casos em que os custos ambientais, inerentes à sua efectivação, são incomparavelmente superiores ao respectivo benefício económico, pondo em causa a sustentabilidade da medida.

A fundamentação ecológica é, mais que uma exigência constitucional, um acto de solidariedade geracional.

Neste procedimento a participação pública é fundamental. Com ela garante-se a divulgação de informações, a transparência da decisão, a legitimidade democrática e, quando estamos perante uma infra-estrutura como um aeroporto, a possibilidade da obtenção de consensos.

Quanto mais participada for a

decisão, mais abrangente se torna, menos riscos de contestação e impugnação judicial se correm.

Perde-se tempo para ganhar tempo. Perante as dúvidas, perante estudos contraditórios, perante a existência de alternativas sobre a localização, todas elas fundamentadas, responder com a única justificação de que a Sul é um deserto e que não podemos perder tempo, parece pouco.

Defender a Ota não por ser a melhor solução, mas porque tempo custa dinheiro, levanta dúvidas.

Não se podem 'agilizar' procedimentos por pressão do 'tempo económico'. Agilizar procedimentos pode levar à violação de regras e princípios básicos num Estado de Direito Ambiental, não permite a aceitação pública e aumenta a probabilidade

de de tudo acabar em mais um litígio judicial.

Ganha-se tempo, afinal, para se perder tempo...

Gomes Canotilho afirma que "a dimensão justa do tempo procedimental convoca três ideias basilares: (1) a duração de um procedimento é factor de localização de actividades económicas; (2) a duração do procedimento é um método de internalização dos custos sociais; (3) a duração do procedimento provoca custos sociais de oportunidade".

Todos estes tempos têm que ser combinados, o 'tempo económico' e o 'tempo ambiental' têm que fazer parte de um mesmo sistema — o despotismo de um será, seguramente, o 'deserto' ou uma perda de tempo.

Coordenadora do Departamento de Ambiente da JPAB — José Pedro Aguiar-Branco & Associados

EMPRESA DE PROMOÇÃO IMOBILIÁRIA
NECESSITA

PESSOA OU EMPRESA ÁREA FINANCEIRA

Para organizar Dossier pedido financiamento à Banca ou outras Instituições Financeiras, para apoios. Importante, urgente e oportuno negócio de aquisição. Oferece-se bom FEE.

Resposta ao n.º 113/07 do jornal EXPRESSO, Av. Sidónio Pais, n.º 4-A – 1066-500 Lisboa.

Empresa multinacional com filial
em Portugal procura

Fornecedor/ Parceiro

Para estabelecer um contrato de médio/longo prazo para montagem e embalagem de componentes plásticos.

Resposta a este jornal, ao n.º 114/07, com informação detalhada da empresa candidata, bem como condições de espaço disponível, preço hora indicativo e n.º de horas mensais que poderá vir a afectar à actividade mencionada.

Garante-se toda a confidencialidade.

COMPRA-SE

Empresa de CATERING

Na área de Lisboa,
com licença de Laboração

Resposta ao n.º 112/07 do jornal
EXPRESSO, Av. Sidónio Pais, n.º 4-A
1066-500 Lisboa

OU
recur.humanos@hotmail.com