



Ota – Finalmente uma discussão pública

As notícias sobre o aeroporto da Ota sucedem-se. Já não são apenas técnicos e especialistas a contestar esta opção; as críticas surgem também das hostes socialistas. Carlos Laje, Jorge Coelho, António Vitorino e Elisa Ferreira, quatro pesos pesados do Partido Socialista, vieram a público exprimir o seu desagrado. Laje criticou a «obsessão» do governo com a construção de um novo aeroporto na Ota; Coelho considera que o «país devia parar um pouco e, com serenidade, questionar» o projecto; Vitorino considerou, na RTP que o Governo tem de «responder a três questões»: o prazo de validade da obra, as implicações com a Força Aérea, e o impacto da obra de engenharia. Mas as críticas mais contundentes surgem do lado de Elisa Ferreira. Em artigo publicado no Jornal de Notícias em 25 de Março, a ex-Ministra do Ambiente de António Guterres saúda a discussão pública sobre a Ota que finalmente surgiu e acrescenta que «alegar que a Portela está a *rebrantar pelas costuras* (...) para dizer que *estamos todos de acordo que Lisboa precisa urgentemente de outro aeroporto*, carece de um pouco mais de esforço demonstrativo». Diz ainda Elisa Ferreira que «alegar a localização da Ota como a única possível por motivos ambientais não corresponde à verdade, pois que o despacho (por si exarado) no fim dos anos noventa se limitava a confirmar o facto óbvio de que, com os dados disponíveis à época e perante as duas únicas opções de localização apresentadas (Ota e Rio Frio), a primeira gerava menores danos ambientais».

Elisa Ferreira é uma conhecedora do processo, e aquilo que diz repõe a verdade sobre este assunto. Nos anos 90 estavam identificadas 12 alternativas possíveis para a localização do aeroporto de Lisboa, entre as quais a ampliação da Portela. Inexplicavelmente quando se avançou para a tomada de uma decisão definitiva, foi elaborado um Estudo Preliminar de Impacte Ambiental apenas sobre duas localizações alternativas, sem que ao menos a opção zero, isto, a continuação do aeroporto na Portela, fosse sequer contemplada. O estudo de Ota e Rio Frio chega essencialmente a duas conclusões.

Primeira: «Existem descritores que tiveram uma abordagem deficiente, e que deviam ter sido objecto de estudos mais adequados à fase de selecção de alternativas, pelo que a

Comissão de Avaliação considera que as conclusões (...) não são suficientes ou válidas como elementos de base de tomada de decisão». Entre os descritores com abordagem deficiente estão:

- Ruído
- Qualidade do ar
- Risco de colisão de aeronaves com aves
- Recursos hídrico
- Economia local e regional
- Comunidades e fragmentação de habitats
- Casualidade Sísmica
- Património e Arqueologia

Segunda conclusão: «A Comissão de Avaliação considera que ambas as alternativas de localização apresentam impactes negativos significativos. No entanto a localização do Novo Aeroporto de Lisboa na Ota é menos desfavorável que em rio Frio por esta apresentar graves condicionantes que podem pôr em risco a sua sustentabilidade ambiental». É isto que Elisa Ferreira esclarece. Quando em 5 de Julho de 1999, enquanto Ministra do Ambiente homologou por despacho as conclusões do estudo das alternativas Ota e Rio Frio, decidindo não adoptar como possível o sítio de rio Frio, não diz que Ota é favorável do ponto de vista ambiental à construção de um aeroporto, mas apenas que entre Ota e Rio Frio, Rio Frio é pior.

No dia seguinte, todavia, o Ministro do Equipamento e Ordenamento do Território, João Cravinho, promulgou um despacho em que optava pela Ota, alegando «inexistência de localização alternativa».

No entanto, lembramos, fora de qualquer estudo ficaram 10 outras localizações possíveis, sem que o caso tenha sido suficientemente explicado.

A Direcção da Alambi
Alenquer, 2 de Abril de 2007