

OTA fora de tempo

16-Mai-2007

Tudo tem o seu tempo e quando o tempo não é respeitado arriscamo-nos a tomar decisões erradas, efectuar escolhas erradas ou, ainda pior, não chegar a fazer nada.

A discussão em torno de um novo aeroporto para Lisboa começou na década de 70, tendo o governo da época determinado a sua localização em Rio Frio em 1972.

Desde então até 1999 em que o governo decidiu a sua localização na OTA, têm ocorrido inúmeros estudos que basicamente vão alternando posições sobre estas duas possíveis localizações.

Opinião de Pedro Pereira.

Mas há 30, 20 ou mesmo 10 anos atrás a realidade da mobilidade por via aérea era bem diferente da actual. E o primeiro grande problema que se coloca é que foi numa outra realidade, que se restringiu as opções a estas duas, ou porventura mais uma, opções. Este tipo de atraso entre o tempo da decisão e o da implementação, como sucedeu por exemplo no Alqueva, pode levar a que um projecto dedicado a abastecer de água terrenos agrícolas seja implementado para a construção de resorts junto à albufeira ou para a rega de campos de golfe.

Também a discussão actual em torno da Ota vem fora de tempo. É que não é necessário um novo aeroporto de Lisboa para amanhã, é mesmo para ontem. O incremento de tráfego aéreo para Lisboa, o correspondente aumento de receita no turismo e o facto de Lisboa conseguir ser hoje uma placa giratória para voos internacionais, corre-se o risco de perder por incapacidade de resposta aos pedidos feitos.

O aeroporto da Portela está verdadeiramente sem capacidade de resposta e mesmo que a obra da Ota comece amanhã, já vai ficar pronta muito fora de tempo útil.

A meu ver, portanto, mal grado pensar que a opção da Ota não foi feita tendo em consideração todos os factores essenciais para a escolha da localização de um novo aeroporto: ordenamento do território, operacionalidade aeroportuária, racionalidade económica, acessibilidades privilegiando acessibilidades com outros transportes públicos e impacte ambiental e social; julgo que a discussão oportuna seria aceitar a Ota como decisão definitiva e impedir que se acumulem novos erros.

O primeiro desses erros seria desactivar o aeroporto da Portela e entregar esse espaço à especulação imobiliária aproveitando a sua boa localização e a futura linha de Metro que irá servir essa área.

O segundo seria esquecer rapidamente que a opção Rio Frio foi marginalizada, quase exclusivamente devido a um maior impacte ambiental em termos de número de sobreiros que seria necessário abater, e deitar, à mesma os sobreiros abaixo para construir urbanizações como é o caso da Herdade de Rio Frio.

Por último assumir que necessidade de melhorar as acessibilidades deve ser feita com recurso ao TGV. É que o comboio de alta velocidade é muito mais um modo de transporte concorrente do que complementar do avião para distâncias inferiores a 400 km.

Fazer uma estação na Ota e outra em Lisboa de TGV, com uma distância da ordem dos 45 km, é um profundo disparate. Os passageiros que aterrem na Ota devem ter um transporte ferroviário pesado para uma estação que faça interface com o Metropolitano e o TGV em Lisboa.

A opção de colocar uma estação de TGV junto ao aeroporto da Ota só faria sentido se o objectivo fosse desactivar os aeroportos do Porto e Faro, e então, reencaminhar para essas cidades, via TGV, os passageiros com esse destino.

Outro dado que deveria ser rapidamente debatido é o urbanismo que se irá gerar em volta do novo aeroporto. Por forma a evitar, daqui a uns tempos, ter os mesmos riscos acrescidos para a segurança por termos habitação na zona de rota dos aviões junto à Ota.

Pedro Pereira