

Aeroporto Complementar de Lisboa (Portela+1)

Montijo versus Ota

Desde a década de 60 que se desenvolveram estudos no sentido da construção de um novo Aeroporto Internacional de Lisboa, face aos constrangimento da Portela (hoje Aeroporto Humberto Delgado), quer pela dimensão, quer por, entretanto ter sido “envolvido” pela cidade.

E desde sempre foi a Base Aérea da Ota a resposta encontrada face à localização (perto de Lisboa mas mais central em relação ao território nacional), vias de acesso e até dimensão da pista existente

Em 2008 o XVIII Governo Constitucional , face a novos estudos e interesses económicos ,decide uma nova localização para o Campo de Tiro de Alcochete, numa altura em que já enormes investimentos se posicionavam no eixo Alenquer/Azambuja (Plataforma logística internacional, Parque Temático sobre os Descobrimentos e o maior resort golf da Europa).

Em 2011 o XIX Governo, confrontado com a situação financeira internacional e a intervenção da “Troika” adia “sine die” o novo aeroporto e procura uma solução complementar que permita evitar rotura da Portela a médio prazo, facto que as estatísticas bem demonstravam, nesse sentido se decidindo pela Base Aérea do Montijo no que chamou de “solução Portela +1 “ com objectivo, sobretudo, de ali colocar as Companhias “low cost” cujo interesse crescente por Lisboa era manifesto.

7 anos volvidos (os números o demonstram) todas as estatísticas foram pulverizadas ,o que tem provocado ,em picos de acesso turístico, um verdadeiro caos na Portela ,incontáveis incumprimentos de horários e (segundo alguns Operadores Turísticos) cancelamentos de reservas.

Muito recentemente é divulgado um estudo de impacto ambiental chamando a atenção para um duplo gravíssimo problema: o impacto negativo sobre as aves do estuário e, mais grave, o impacto reconhecidamente perigosíssimo, destas sobre as aeronaves.

Em recente entrevista ao semanário Expresso o Senhor Ministro do Ambiente, questionado, afirmava que o estudo “tinha algumas lacunas como o impacto dos aviões na avifauna que poderiam ditar uma avaliação negativa”, não referindo a inversa, como o estudo indica e acima refiro. Perguntado se se consegue “dizer uma data aproximada de quando o primeiro passageiro irá aterrar no Montijo responde: “não consigo de forma alguma. Não tenho a mais pequena noção da extensão temporal das obras...”

Está, em tudo isto, indisfarçavelmente presente a questão ambiental.

Ora, porque não é de uma solução para um novo Aeroporto de Lisboa (Alcochete mantém-se na política aeroportuária do actual Governo),porque não voltar a colocar a OTA (hoje, até, uma Base Aérea desactivada enquanto tal) como o novo “ Portela +1 “ ?

Além do mais, essa localização permite apoiar todo um desenvolvimento do território a norte do Tejo (Montijo ou Alcochete terão sempre essa barreira), indo ao encontro da tão propalada

intenção governamental de fixação de empresas no interior centro. A velha aspiração de Leiria-Fátima de abrir Monte Real (negada pela Força Aérea) ao tráfego civil (solução abundantemente encontrada em Espanha, tendo a Galiza 3 aeroportos!) ficava também, assim, resolvida. Mesmo o eixo turístico Estoril-Cascais-Sintra, sairia beneficiado (CREL-A5).

Proponho, pois, que se envie esta recomendação à CIM-Oeste (e sua Assembleia Intermunicipal), às AM's e CM's do Oeste, da Lezíria do Tejo e do Médio Tejo e das NUT III da Região Centro.

Que se transmita esta "solução OTA" ao Senhor Primeiro Ministro, aos Ministérios da Economia, do Ambiente e das Infraestruturas, bem assim como à Comunicação Social nacional e regional e principais organizações empresariais dos territórios mencionados

T.Vedras 29/11/2018

O deputado municipal

António Carneiro