

ARGUMENTOS EM DESFAVOR DA OTA

1. O Governo pretende construir um novo aeroporto sem que exista uma política aeronáutica.
2. Condiçionou-se o traçado da nova rede de AV e VE à localização da Ota. Daqui resultou uma má opção, porque a Ota não se concilia com essa rede.
3. Projecta-se construir um aeroporto sem saber como efectuar as ligações ferroviárias de bitola europeia a Lisboa e ao Porto nem como o TGV vai entrar em Lisboa e atravessar o Porto.
4. A Ota é uma escolha errada do ponto vista da logística, pois fica longe de Lisboa e dos portos marítimos e não se coordena com a restante rede de infra-estruturas.
5. Para construir o aeroporto vai ser necessário executar terraplanagens de 50 milhões de metros cúbicos, o que corresponde ao volume de um paralelepípedo com uma base igual à área de um estádio de futebol e altura de 5000 metros.
6. Por razões de geotecnia e topografia muito desfavoráveis, a construção do aeroporto na Ota será mais onerosa do que numa região plana. Este aumento vai implicar que as taxas aeroportuárias cobradas sejam mais elevadas para recuperar o investimento inicial, o que tornará o aeroporto pouco competitivo.
7. O argumento invocado, segundo o qual o projecto tem que avançar desde já para aproveitar os fundos comunitários, não tem sentido, pois o aumento dos gastos, devido à localização em causa, é muito superior ao que iria ocorrer comparativamente ao de uma região plana.
8. O Governo vai ficar só com os aeroportos que serão um encargo para o Orçamento do Estado, agravando ainda mais o défice.
9. Se for aplicada à Ota a mesma taxa de crescimento que justifica a saturação da Portela, também o aeroporto da Ota estará condicionado à saturação ao fim de apenas 12 anos.
10. Na escolha da localização do novo aeroporto deu-se prioridade a razões ambientais em detrimento da navegação aérea e fiabilidade. Se os critérios ambientais fossem os prioritários, então a melhor opção seria manter a Portela e nada construir.

ARGUMENTOS A FAVOR DA PORTELA

- I. A Portela funciona desde 1942 e a experiência demonstra que as condições meteorológicas e de navegação aérea são muito favoráveis, pois permitem que seja utilizado durante os 365 dias do ano.
- II. A Portela tem excelente fiabilidade, pois é raro encerrar. Segundo a Association of European Airlines, ocupa o meio da tabela dos aeroportos europeus em pontualidade.
- III. A Portela tem muito melhores condições meteorológicas e de navegação aérea que um hipotético aeroporto na Ota.
- IV. A Portela permite receber todo o tipo de aviões e garante uma capacidade de **40** movimentos/hora (aterragens + descolagens) enquanto que a Ota só terá capacidade para **44 a 72** movimentos, mas em condições mais desfavoráveis que a Portela.
- V. O Turismo de Lisboa depende da fiabilidade da Portela e da sua proximidade do centro da Capital e da maioria dos hotéis ali existentes.
- VI. Na região da Grande Lisboa existem poucos locais para construir um novo aeroporto. Fechar a Portela seria o mesmo que encerrar definitivamente o porto de Lisboa.
- VII. A Portela é rentável e, actualmente, os seus lucros financiam outros aeroportos nacionais que dão prejuízo.
- VIII. O elevado custo do petróleo e os baixos crescimentos do PIB em Portugal e na U.E vão implicar um menor crescimento do tráfego na Portela.
- IX. Relativamente ao transporte de carga, a Portela regrediu para valores de há 10 anos, devido à crise económica.
- X. A prioridade para Portugal nos próximos 10 anos é a construção de uma nova rede de bitola europeia e não um novo aeroporto. A transferência de passageiros para a rede de AV, irá retardar a saturação da Portela em vários anos.