

Aeroporto, avaliação ambiental estratégica: para quê?



Carlos A. Cupeto

Mais de 50 anos depois de estratégias, planos e estudos, eis que surge o estudo, este, sim, o que vale e tudo vai esclarecer. Com a concordância e satisfação de todos, o país assiste impávido e sereno a mais um estudo estratégico para um aeroporto que, provavelmente, quando vier a ser construído já será desajustado, porque, entretanto, o mundo mudou uma série de vezes. Acresce que Portugal não é, e nunca será um *hub* aeroportuário.

Cinquenta anos de estudos, muitos de cariz ambiental, num país que tem o principal aeroporto no centro da capital, rodeado de hospitais, escolas, instalações militares, etc., e em que o Algarve, a principal região turística do país, tem o aeroporto em pleno parque natural de importância e sensibilidade extremas. Tudo isto, e muito mais, se passa num contexto de ímpar incerteza e de mudança incontornável.

Entretanto, os nossos parceiros europeus, em busca de uma mobilidade energética e ambientalmente mais aceitável, apostam no comboio, designadamente de alta velocidade, nas viagens continentais. Por cá, levamos mais de dez horas a chegar a Madrid e, para não destoar, andamos há décadas a apresentar propostas de comboios rápidos nas cimeiras ibéricas. O mais caricato e grave de tudo isto é que, daqui a alguns anos, quando o aeroporto for construído, será questionado e dificilmente justificado - isto é, num oceano de enorme incerteza, temos a certeza de que a decisão vai (?) ser tomada no pior contexto. Entretanto, a avaliação ambiental estratégica (AAE) agora anunciada só serve para que todos os atores fiquem politicamente bem e para justificar uma decisão que provavelmente já estará tomada.

Qual a verdadeira valia da avaliação ambiental?

Esta ferramenta, avaliação ambiental (AA), com mais de 50 anos na Europa e um pouco menos por cá, é o exemplo da panaceia que para quase nada serve, começando pela salvaguarda dos valores ecológicos do meio. Parece excessivo o que escrevo, mas basta atender ao ponto a que chegámos em matéria de alterações climáticas, extinção de espécies, alteração dos ciclos naturais, designadamente o da água, entre muitos outros factos, para ver que a realidade, infelizmente, me dá razão.

Em qualquer projeto, sobretudo os mais mediáticos, a AA, seja de impacte ambiental ou estratégica, é sempre apontada, por todos os lados da barricada (ecologistas, promotores e governo), como a "salvadora da pátria". Espera-se pela elaboração da AA e

ficamos de consciência tranquila. É verdade que ao longo destas décadas a ferramenta de AA tem levado a algumas afinações para melhor, mas não vai muito além de alguns bons exemplos. Na generalidade, aplica-se tardiamente, à medida do promotor, que paga, como um requisito legal, e aponta para algumas medidas de minimização e/ou compensação que quase sempre se podem traduzir em "areia para os olhos".

Se pensarmos em aviões e num aeroporto, a irrelevância destas medidas é ainda mais verdade, as "abençoadas" medidas para nada servem, como facilmente se compreende. Obviamente que administração, ecologistas e técnicos de ambiente vivem disto e, por isso, discordam das verdades que aqui escrevo. Uma das tendências eficazes que se têm verificado é antecipar a fase de AA; todavia, por cá, raras são as vezes em que AA é feita no tempo certo, isto é, no tempo em que o desenho do projeto (incluindo a localização) aceita positivamente as indicações e recomendações do ambiente.

No caso do aeroporto, a AAE, em tempo certo, poderia ter sido uma mais-valia de apoio à decisão, se considerasse todas as hipóteses válidas, incluindo obviamente Beja - a melhor localização em várias matérias, designadamente a aeronáutica. O aeroporto de Beja existe, porque, em determinada altura, a Força Aérea escolheu esta localização pelas suas condições aeronáuticas excecionais e instalou ali uma base aérea que, em termos de área ocupada,



A avaliação ambiental estratégica, em tempo certo, poderia ter sido uma mais-valia de apoio à decisão, se considerasse todas as hipóteses válidas, incluindo obviamente Beja - a melhor localização em várias matérias, designadamente a aeronáutica

é a maior da Europa e uma das maiores do mundo. Foi essencialmente por esta razão, qualidade aeronáutica excecional, que a Força Aérea alemã ali se instalou desde muito cedo. A escolha alemã, pelo que sabemos do povo alemão, devia-nos bastar para considerar Beja como uma hipótese muito séria.

Convém lembrar que, quando tratamos de aviões e aeroportos, a escala é global, ou seja, Lisboa é arredores de Madrid - no caminho em que estamos, queiramos ou não, cada vez mais o será. Nesta escala e contexto, Beja ou Santarém não são interior, não são arredores ou tão pouco subúrbios de Lisboa; são Lisboa. E, se calhar, quando lá chegarmos, quando o novo aeroporto for uma realidade, Lisboa é Madrid e o aeroporto de Madrid, num contexto global, é a nossa melhor escolha, com enormes vantagens.

As verdadeiras e mais positivas transformações são as que têm uma base grande de mudança, e isto depende de todos nós. Pelo menos nesta matéria, desejamos que a aceleração dos tempos seja a nosso favor e que, muito em breve, o ambiente seja um fator de riqueza e bem-estar.

Será que esperaríamos 50 anos por um aeroporto, para decidir num dos piores contextos, e vamos decidir mal? Tem tudo para que assim seja.

Que mais nos poderá acontecer?

Geólogo, professor na U. de Évora, membro do conselho coordenador da Sedes de Évora

PEDRO CLAVIA/WOLFF

