

O Aeroporto Luís de Camões e a rede ferroviária de alta velocidade

A ADFERSIT considera positivo que se tenha posto fim a um processo de decisão que, para além de várias peripécias, se arrastou por demasiado tempo prejudicando o país e em particular a região de Lisboa. Este é mais um processo que ilustra as consequências negativas de se terem desmantelado as entidades e organismos públicos que no passado asseguravam reflexão estratégica e fundamentação técnica consistente para apoio à decisão política.

Foi afirmado publicamente em 2023 que a solução de ligação ferroviária ao novo aeroporto seria feita por um ramal, em “*cul de sac*”, a partir da ligação de alta velocidade Lisboa-Madrid.

1. Entende a ADFERSIT que o novo aeroporto deve ser servido diretamente pela Rede de Alta Velocidade o que implicará, no imediato, a revisão dos atuais traçados da ligação Porto-Lisboa e da ligação internacional Lisboa-Madrid considerados no PNI 2030.

Compreendemos que o mandato de avaliação feito à Comissão Técnica Independente (como claramente é por esta referido) não englobava a análise (ou reanálise) das acessibilidades ferroviárias, eventualmente, porque estava em curso a elaboração do Plano Ferroviário Nacional.

Contudo, o PFN, que tem estado em discussão, não admite qualquer variante na Rede de Alta Velocidade que contemple a acessibilidade ferroviária direta a um aeroporto internacional localizado em Alcochete como acima se recomenda. Torna-se, pois, absolutamente urgente corrigir essa lacuna do Plano Ferroviário Nacional, correção essa que o Governo deverá promover de imediato.

De resto, a solução de traçado, prevista no PNI2030, para a nova linha de AV Porto-Lisboa mantém, inexplicavelmente, a que havia sido definida para a antiga localização na Ota.

Na perspetiva desta Associação, a expansão do sistema aeroportuário de Lisboa e suas acessibilidades ferroviárias devem incorporar duas dimensões fundamentais: (1) a tipologia das respetivas sub-redes e (2) a sua influência territorial.

O novo aeroporto constituirá um verdadeiro *gateway* de ligação à economia e comércio mundial, com forte potencial de alavancagem de uma rede regional de “*clusters*” industriais e de serviços, com elevada conectividade, gerando cadeias de abastecimento de baixo custo e permitindo as especializações regionais.

Esta infraestrutura deverá, assim, induzir a coesão económica e territorial na sua área de influência, dinamizando basicamente a inovação, o conhecimento, os mercados de trabalho, os serviços e as indústrias de 5ª geração descarbonizadas e digitalizadas.

Esta é uma perspetiva que conduzirá também a uma nova e forte centralidade na margem esquerda do Tejo, a ser servida por um novo sistema de rede ferroviária, estruturante das novas tipologias de mobilidade futuramente geradas, nomeadamente ao nível local, regional, nacional e transfronteiriço e incluindo a do turismo, transversal às primeiras, mas podendo ter algumas características diferenciadoras.

Atendendo assim à decisão política pela localização em Alcochete, esta visão deve aplicar-se em primeira linha às seguintes regiões e sub-regiões: AM de Lisboa, Oeste, Ribatejo, Alentejo Central e Litoral e Península de Setúbal, não esquecendo naturalmente também a sua natural atratividade na dupla dimensão nacional e ibérica.

2. Considera assim a ADFERSIT que o novo aeroporto internacional na região de Lisboa deve ter como “*hinterland*” o país inteiro, o que será potenciado se for servido diretamente pela Rede de Alta Velocidade. Para isso, a nova travessia ferroviária, em Lisboa, deverá situar-se no alinhamento Alcochete-Lisboa e não no alinhamento Barreiro-Chelas que foi definido antes de se conhecer a localização do aeroporto, em Alcochete.

Esta nova localização induz, necessariamente, que a nova Travessia não se situe no eixo Barreiro-Chelas, mas num alinhamento Alcochete-Lisboa o que permitirá, também, ultrapassar os problemas de impacto territorial que os traçados atualmente previstos para as Linhas de AV comportam, na aproximação a Lisboa.

A recomendação deste alinhamento da nova travessia radica, também, no objetivo crítico de minimizar os percursos no “sistema AV” Lisboa-Aeroporto-Porto e Lisboa-Aeroporto-Madrid, ambos agora condicionados pela localização de Alcochete, como condição “*sine qua non*” da competitividade do modo ferroviário face ao aéreo e ao rodoviário, no fator crítico do “*transit time*”.

3. Por outro lado, para que as populações residentes na Área Metropolitana de Lisboa tenham efetivas acessibilidades ao novo aeroporto e deste ao centro da cidade de Lisboa, com a abrangência da visão acima afluada, deverão existir ligações ferroviárias de elevada capacidade e frequência, sustentadas, particularmente pela nova travessia do Tejo, com alguma especialização de vias, se for o caso.

Esta ligação (ou ligações na nova travessia) deverá satisfazer e ser dimensionada para as diversas tipologias de mobilidade anteriormente referidas para a zona de influência indicada, compatibilizando e otimizando a operação dos diversos serviços daí decorrentes.

4. Por fim, como acima se referiu, o anterior Governo tomou a decisão de servir o aeroporto em Alcochete por um ramal ferroviário estabelecido a partir da linha de AV Lisboa-Madrid, solução de que a ADFERSIT discorda por completo.

De facto, esta decisão não é aceitável e compromete severamente a visão exposta, que consideramos a mais apropriada por ser social e economicamente englobante.

Reforça-se que a valorização do futuro *hub* de Lisboa, face ao poder centrípeto de Barajas, particularmente para todo o sudoeste ibérico, exige que o novo aeroporto em Alcochete venha a ser servido, em ligação direta e sem ruturas de carga, por ambas as Linhas de AV Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid.

Sobretudo quando se sabe, por múltiplas referências internacionais, que as importantes sinergias geradas pela ligação direta e integrada entre aeroportos internacionais e redes de alta velocidade, alavanca mais ligações diretas e mais alternativas (melhor conectividade) com mais elevado valor acrescentado para as mobilidades associadas.

16 de Maio de 2024

A Direção da ADFERSIT