



Comunicado

A NOVA SOLUÇÃO AEROPORTUÁRIA NA REGIÃO DE LISBOA TEM QUE SER UMA ESTRUTURA MULTIMODAL

No âmbito da Consulta Pública sobre os estudos elaborados pela Comissão Técnica Independente para o “Aumento da Capacidade Aeroportuária da Região de Lisboa”, a Direção da ADFERSIT, ouvido o Conselho Estratégico, produziu um documento, já enviado à CTI, sob o título “A NOVA SOLUÇÃO AEROPORTUÁRIA NA REGIÃO DE LISBOA TEM QUE SER UMA ESTRUTURA MULTIMODAL”.

Ver documento em anexo

26 de Janeiro de 2024

A Direção

A NOVA SOLUÇÃO AEROPORTUÁRIA NA REGIÃO DE LISBOA TEM QUE SER UMA ESTRUTURA MULTIMODAL

Data dos anos 90 a tomada da posição da ainda ADFER, sobre a necessidade de Portugal reestruturar a sua Rede Ferroviária Nacional, modernizando-a de acordo com os padrões europeus e introduzindo uma rede ferroviária de Alta Velocidade. Assim, e na sequência das orientações contidas na Resolução do Conselho de Ministros nº 52/88, importa relevar (já no final da 1ª década do século XXI) o importante estudo ADFER/CIP (<https://cip.org.pt/wp-content/uploads/2017/01/Ref-13.pdf>) sobre a definição de uma nova rede ferroviária que, respeitando os princípios da interoperabilidade definida a nível europeu, iria assegurar a futura integração ferroviária portuguesa de passageiros e mercadorias no espaço europeu.

Mais, recentemente, a ADFERSIT, nos trabalhos preparatórios do seu XV Congresso Nacional (realizado na Fundação Calouste Gulbenkian em novembro de 2022), debruçou-se, sobre as grandes infraestruturas indispensáveis ao crescimento económico do país e quais as ligações à Europa que se afiguram como prioritárias.

Do conjunto de debates então realizados, concluiu-se como sendo indispensáveis para o ambicionado crescimento económico de Portugal, para a melhoria das suas ligações à Europa, e para a consolidação do modelo territorial de referência consagrado no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), aprovado pela Assembleia da República em 2019, três infraestruturas estratégicas e estruturais: o **reforço da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, o eixo ferroviário de alta velocidade Norte/Sul e a ligação Lisboa/Madrid**, estas últimas enquanto soluções ferroviárias prioritárias no que se refere a passageiros.

Das conclusões desses debates e do XV Congresso, merecem ser relevadas as seguintes prioridades quanto às intervenções estratégicas a definir e aos investimentos a concretizar:

- A construção de uma **linha em Alta Velocidade Ferroviária (AVF)**, entre **Braga e Setúbal**, para serviço de passageiros, com posterior ligação à Galiza.

Esta linha integrará um território que, na fachada Atlântica, poderá contribuir para a consolidação da maior região urbana existente no país, com 7,5 milhões de habitantes,

ligando as áreas metropolitanas de Porto e de Lisboa em cerca de 1h15, tornando-se imprescindível ter uma ligação directa (e não por ramal) ao aeroporto Sá Carneiro.

- A nova **solução aeroportuária na região de Lisboa (NAL)**, que não deverá ser encarada apenas como uma infraestrutura de serviço à região de Lisboa, mas terá de assumir um âmbito nacional e internacional.

A localização do NAL deverá assegurar uma perfeita **integração modal**, nomeadamente por uma **ligação directa à linha de AVF** e por uma **nova ligação ferroviária a criar, rápida e de alta frequência e capacidade, ao centro de Lisboa**, assegurando, na cidade de Lisboa, a articulação com a rede do Metropolitano, bem como aos serviços ferroviários suburbanos e regionais, potenciando desse modo a **manutenção do HUB da TAP já existente** ao alargar a sua área de captação de tráfego.

Neste contexto, estando já definido o traçado do 1º troço da **linha de AVF** entre o Porto e Soure, importará **repensar o do 2º troço** (Soure/Lisboa) em função da localização do novo complexo aeroportuário na região de Lisboa. Ao optar-se por uma nova infraestrutura na margem sul da AML, é imprescindível que este 2º troço se desenvolva segundo a solução **pela margem Sul**, já estudada pela RAVE, assegurando uma ligação directa ao NAL, devendo a localização a ser proposta considerar a minimização do tempo de ligação a Lisboa. Neste caso, será imprescindível equacionar a construção de uma **nova travessia ferroviária** localizada a norte de Lisboa, a montante da ponte Vasco da Gama, bem como a possível reformulação do sistema ferroviário na AML.

No que se refere às conclusões da Comissão Técnica Independente (CTI) para a localização do NAL, importa ter em atenção que o desenvolvimento dos estudos, realizados no âmbito dessa Comissão, foram balizados pelo disposto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, nomeadamente quanto à necessidade de construção de um aeroporto capaz de albergar um HUB intercontinental sem, no entanto, definir qual o seu limite de capacidade de tráfego e para que horizonte.

Assim sendo, analisando as conclusões do relatório da CTI há um conjunto de questões que nos parece deverem ser devidamente ponderadas pelo decisor político que sair das próximas eleições legislativas de 10 de março, nomeadamente:

- As disposições do **contrato de concessão da ANA** (em vigor até 2062) e as respetivas consequências no caso de não haver acordo quanto aos custos da futura solução aeroportuária escolhida;
- A importância do resultado do **concurso internacional para a privatização da TAP** e o grau de disponibilidade do vencedor na manutenção e reforço do HUB em Lisboa;
- Os **cenários de crescimento de tráfego**, dado o contexto de profunda mudança no sector da aviação civil (novos combustíveis para responder às imposições da UE quanto à descarbonização do sector, novo tipo de aeronaves, substituição dos voos até 600 Km pelo transporte ferroviário) e o fraco crescimento económico do país.

Por outro lado, qualquer que seja a localização que vier a ser escolhida, esta não deverá pôr em causa as expectativas e interdependências com outras infraestruturas estratégicas para o crescimento económico do país e de uma melhor inserção no espaço Europeu, nomeadamente com uma rede ferroviária de alta velocidade de interoperabilidade plena.

Certo é que **as três grandes infraestruturas referidas têm que ser planeadas em conjunto**, sem prejuízo de o aumento da capacidade aeroportuária na região de Lisboa ser, naturalmente, prioritária.

Lisboa, 25 de janeiro de 2024.

A Direção da ADFERSIT