

## **Ligar eficazmente a Alta Velocidade ao Novo Aeroporto de Lisboa.**

### **Um imperativo nacional!**

A decisão de localizar o novo aeroporto de Lisboa (NAL) na margem sul do Tejo ao mesmo tempo que se dá início à construção da rede de Alta Velocidade Ferroviária (AVF), cria uma situação favorável para assegurar a complementaridade entre estes dois projetos estruturantes e estratégicos para o país.

Neste contexto, a ADFERSIT (Associação Portuguesa para o Desenvolvimento de Sistemas Integrados de Transportes) considera ser imprescindível rever o projeto de traçado da 2ª fase da linha de AVF a partir de Soure, de modo a ter um serviço ao NAL mais eficaz, mais atrativo, mais fácil de concretizar e a menor custo.

Esta posição justifica-se atendendo a que:

1. O traçado atualmente aprovado foi definido quando a decisão de construir o novo aeroporto o localizava na base aérea da OTA, pelo que este traçado só permite servir o NAL no Campo de Tiro de Alcochete depois da linha de AVF passar primeiro por Lisboa, utilizando a linha do Norte a partir do Carregado, o que lhe retira competitividade em relação ao modo rodoviário e penaliza toda a procura potencial do NAL situada no centro do país.
2. Este traçado não permite assegurar o eficiente modelo de exploração que se pretende para a AVF, prejudicando ainda a necessária melhoria dos outros serviços ferroviários (regionais e suburbanos) que utilizam o troço da linha do Norte, entre Carregado e Lisboa, em resultado da sua já notória e comprovada falta de capacidade existente, mesmo com a prevista quadruplicação da linha entre Castanheira do Ribatejo e Alverca.
3. Por outro lado, o facto do concurso para a construção da segunda fase da linha de AVF, entre Soure e Carregado, ter ficado sem concorrentes, abre uma janela de oportunidade para se lançar um concurso para todo o troço Oiã – NAL, repensando o traçado final desta linha na sua chegada a Lisboa e evitando, com isso, introduzir mais atrasos na concretização do projeto.

A ADFERSIT, com base em estudos já desenvolvidos, considera que deve ser avaliado um novo traçado da linha de AVF que faça a entrada em Lisboa pela margem sul do Tejo, realizando o atravessamento do rio na zona de Santarém. Este novo traçado:

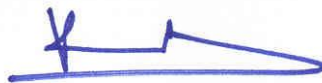
- Permite assegurar que o NAL seja servido por uma ligação ferroviária direta com uma “estação em linha” (tal como o era para a Ota) como se impõe quando se pretende que o NAL venha a desempenhar um papel de HUB e não por um “ramal” a partir do Pinhal Novo.
- Tem um custo de obra muito inferior ao traçado pela margem norte, dado que este implica a construção de mais viadutos ou túneis, além de apresentar fortes impactes ambientais e urbanísticos, que não deixarão de se refletir em contratempos e custos, nomeadamente, de expropriações e servidões.
- Tem um tempo de construção inferior devido às características topográficas e de ocupação do solo em que se implanta.
- Apesar de apresentar uma maior extensão, ao cumprir integralmente os parâmetros exigíveis, em planta e perfil, para a velocidade máxima de 300 km/h, obvia a situações que obriguem à

redução da velocidade dos comboios, nomeadamente no atravessamento de áreas fortemente urbanizadas, das atuais estações, de passagens de nível e aparelhos de via. Este traçado, com cerca de 175 km entre o ponto de contacto em Soure e a Estação do Oriente, atravessando o NAL, apresenta um tempo de percurso de cerca de 40 minutos, tempo este que não põe em causa o objetivo de tempo de ligação, sem paragens, entre Porto (Campanhã) e Lisboa (Oriente).

- Permite manter o tempo objetivo de 1h15/1h20 nas ligações diretas entre o Porto e Lisboa se a nova travessia do Tejo se efetuar entre a península do Montijo e Chelas, dado que esta é mais curta, mais barata, mais fácil de concretizar e com menores impactes urbanísticos e ambientais (tanto em Lisboa, como, sobretudo, no Barreiro) do que uma ponte entre Chelas e o Barreiro.

10 de Março de 2025

***A Direção da ADFERSIT***



(Fernando Nunes da Silva – Presidente)