

Faz sentido desde já o faseamento da construção do Novo Aeroporto de Lisboa em Alcochete, localização já validada

# Ainda o Aeroporto de Lisboa

Carlos Matias Ramos

As constantes (in)decisões sobre políticas de investimento público permitem que a mudanças de governo estejam invariavelmente associadas alterações em relação a objetivos constantes em planos que se pretendiam estratégicos que, uma vez aprovados, são quase sempre postos em causa por governos seguintes.

Vem isto a propósito do disposto no Plano Estratégico de Transportes (PET), que contraria a decisão do governo anterior sobre o futuro do aeroporto da Portela. A esse respeito,

constituiu, o atual Executivo, uma equipa de missão para um novo estudo de viabilidade do aeroporto complementar de Lisboa, incumbindo-a de apresentar as suas conclusões até ao dia 20 de abril.

No que se refere ao agora designado Aeroporto Complementar de Lisboa (vulgo Portela+1), recordo os inúmeros estudos, pagos pelo país, realizados por consultores nacionais e internacionais sobre a viabilidade de manutenção do aeroporto da Portela. Estes estudos foram concretizados tendo em conta as limitações da Portela para receber um volume de passageiros superior a 18 milhões/ano, valor só possível após finalização do plano de

desenvolvimento em curso, ao qual corresponde um custo estimado de obras da ordem dos 380 milhões de euros.

O movimento de passageiros na Portela cresceu entre 1985 e 2011 de 3,5 milhões para 14,8 milhões, apontando as previsões para que em 2017, 2030 e 2040 atinja os 18, 27 e 35 milhões, respetivamente.

Os diversos estudos desenvolvidos até à data concluíram sobre a inviabilidade da expansão do aeroporto da Portela e que soluções baseadas nos aeroportos de Alverca, Sintra e Montijo não ofereciam benefícios e não permitiam o prolongamento da vida útil da Portela. Concluíram igualmente que a adoção de solu-

ções baseadas em dois aeroportos era indesejável do ponto de vista comercial e de custos, recomendando o abandono do aeroporto da Portela uma vez iniciada a exploração do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL).

O NAL, atentas as limitações do aeroporto da Portela, surge assim como uma infraestrutura aeroportuária na qual se deveria investir, por forma a garantir a qualidade de resposta à evolução prevista no tráfego de passageiros e de carga. Face às previsões de tráfego, a capacidade da Portela será esgotada em 2017 ou, no máximo, em 2018.

Por tudo isto, faz todo o sentido considerar desde já o faseamento da construção do NAL

em Alcochete, localização já validada tecnicamente. Serviria em primeira fase de complemento à Portela, progredindo em fases seguintes, adaptadas à situação económica e financeira do país e à própria evolução de tráfego.

Com esta solução garantir-se-ia uma decisão, em tempo útil, com vista a permitir o pleno desenvolvimento do NAL em substituição da Portela, de forma a poder acomodar, sem estrangulamentos, o volume de tráfego previsto para o ano 2020 e seguintes. Salienta-se, mais uma vez, que o tráfego previsto para 2030 é de 27 milhões de passageiros e que a construção do NAL e correspondente certificação para entrada em serviço, ad-

mitindo a não existência de condicionamentos financeiros, terá uma duração da ordem dos sete anos. Ou seja, a não decisão a breve trecho inviabiliza uma resposta aos constrangimentos da Portela, que ficará inevitavelmente sem condições adequadas para receber o tráfego previsto para 2020.

Esta solução de faseamento permitiria clarificar o enquadramento da privatização da TAP e da ANA. A não decisão afetará, de forma irreversível muitas das funções desempenhadas pelo aeroporto em Lisboa, nomeadamente a de *hub*, com consequências gravosas para o país.

Bastomário da Ordem dos Engenheiros