

PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES

A EVOLUÇÃO DESEJÁVEL DO AEROPORTO DE LISBOA

1. A Ordem dos Engenheiros realizou em 12 de Janeiro de 2012 um painel sobre o Plano Estratégico dos Transportes (PET) apresentado pelo Ministério da Economia em Outubro de 2011, com o objetivo de contribuir para a análise fundamentada da racionalização dos investimentos em curso e previstos no PET, para a melhoria do quadro legal e normativo em vigor e para a retoma do crescimento e do emprego, na conjuntura de endividamento que o País defronta.
2. No debate relativo ao Setor Aeroportuário foi considerado crucial conciliar o saneamento das finanças públicas com o desenvolvimento do Setor, através de uma solução que não comprometa o “hub” que tem sido garantido pelo Aeroporto da Portela, poderosa alavanca de desenvolvimento económico e também garante da sustentabilidade da TAP.
3. Verifica-se actualmente um crescimento significativo – sobretudo em confronto com o quadro recessivo que o País atravessa - do tráfego de passageiros na Portela, que atingiu valores em 2009, 2010 e 2011 da ordem respetivamente de 13, 14 e 15 milhões de passageiros.
4. Está em curso na Portela um plano de investimento de 380 milhões de euros tendo em vista maximizar a sua capacidade, para permitir em hora de ponta 40 movimento / hora, a que corresponderão 17 a 18 milhões de passageiros por ano. Ao ritmo de crescimento de tráfego previsto, esta capacidade será atingida dentro de 3 a 5 anos.
5. O PET reafirma a importância de definir uma estratégia de crescimento a longo prazo do Setor Aeroportuário, reconhecendo a sua importância no desenvolvimento do País. Face à situação económica, refere pretender mandar a ANA para realizar um estudo sobre os seguintes temas:
 - Análise detalhada da capacidade do Aeroporto da Portela - neste momento com dois terminais civis e um militar – nomeadamente em termos de capacidade de manobra de aeronaves no solo e maximização de tráfego aéreo;
 - Identificação das melhorias passíveis de serem implementadas neste aeroporto de modo a aumentar a sua capacidade, o que deve incluir: a) definição das medidas; b) a capacidade adicional gerada e c) os custos respetivos;
 - Análise comparativa das restantes infraestruturas aeroportuárias da região de Lisboa no que se refere à sua capacidade e viabilidade em vir a acomodar tráfego internacional em duas vertentes: uma exclusivamente intra-espaco Schengen e outra entre Schengen e não-Schengen. Este estudo deverá, igualmente, incluir a menção do investimento mínimo necessário para a concretização dessa acomodação de tráfego, bem como a capacidade adicional de transporte gerada.
6. Quanto à operação “low-cost”, refere também o PET que, tendo presente o efeito potenciador que novas rotas representam para a economia de um País (criação de

emprego direto e indireto, criação de serviços, desenvolvimento urbano e do tecido empresarial adjacentes, entre outros) bem como para o Turismo, como é muito evidente em Portugal, será avaliada a viabilidade de conversão de outras infraestruturas aeroportuárias existentes que permitam, com um reduzido investimento, receber o eventual tráfego que não for possível acomodar no aeroporto da Portela, permitindo igualmente o desenvolvimento inerente da região, com a maior captação de tráfego e aumento de capacidade nas gestões aeroportuárias e de tráfego aéreo.

7. Para concretizar estas orientações foi constituída pelo despacho conjunto nº 797/2012 dos Secretários de Estado da Defesa e das Obras Públicas, publicado em 20 de Janeiro de 2012 no D.R., uma equipa de missão para o estudo de viabilidade do aeroporto complementar de Lisboa, com representantes da ANA, FAP, INAC, NAV e LNEC, que deverá apresentar as suas conclusões e recomendações no prazo de 90 dias após a publicação do despacho.
8. Neste contexto, afigura-se que faria todo o sentido, em paralelo com a análise da viabilidade de complementar a Portela com infraestruturas existentes, analisar também desde já o faseamento da construção do NAL em Alcochete, localização esta já validada do ponto de vista ambiental.
9. A primeira fase constituiria o complemento da Portela, enquanto o avanço para as fases seguintes seria adaptado à situação económica do País e à própria evolução de tráfego, com vista a permitir o pleno desenvolvimento do NAL em substituição da Portela e de forma a poder acomodar, sem constrangimentos, o volume de tráfego de 40-45 milhões de passageiros esperado para 2050.
10. Esta solução, que se afigura ter racionalidade estratégica e económica, permitiria clarificar o enquadramento da privatização da TAP e da ANA, que é objetivo do Governo concretizar a curto prazo, na medida em que facultaria aos potenciais interessados um quadro seguro sobre a evolução do sistema aeroportuário nacional nas próximas décadas, eliminando as incertezas que neste momento a caracterizam.
11. Com efeito, iniciar desde já a construção faseada do NAL em Alcochete permitiria dispensar novos investimentos na Portela. Estima-se que, para o acréscimo de movimento em hora de ponta que permitam atingir no máximo 45-47 movimentos por hora, com o correspondente acréscimo de 3 a 5 milhões de passageiros anuais, estes investimentos serão da ordem das centenas de milhões de euros.
12. Estudos recentes sobre esta matéria enumeram como medidas necessárias a este acréscimo de capacidade na Portela: a) o prolongamento do caminho de circulação, implicando expropriação de dezenas de hectares em zona construída e com condições orográficas desfavoráveis; b) obtenção de espaço para estacionamento de aviões à custa de desocupação das instalações militares; c) a provável eliminação da pista de recurso existente e d) a provável construção de um novo terminal satélite.
13. Trata-se de um investimento considerável, que mesmo assim não permitirá utilizar a Portela para os aviões de grande porte (A380 e similares) em expansão e que só permitirá adiar o problema alguns anos, face ao crescimento de tráfego previsível.

14. A utilização de infraestruturas existentes referida no PET, exigirá certamente a sua adaptação aos fins em vista, de forma a superar constrangimentos operacionais e ambientais, com investimentos cujos montantes não são ainda conhecidos e com prazos de realização das obras muito dependentes de toda a tramitação ambiental.

15. Afigura-se que a construção de Alcochete deveria seguir, em termos de racionalidade operacional e económica, o seguinte faseamento:

1ª Fase: Construção da pista Este e das instalações mínimas necessárias a acomodar a operação low-cost para um volume anual de tráfego da ordem de 5 milhões de passageiros.

Prazo de construção: máximo de 5 anos, de modo a entrar em funcionamento até ao fim de 2017, permitindo então, em conjunto com a Portela, acomodar no total cerca de 22 milhões de passageiros/ano, ou seja, o tráfego previsto para a 1ª fase do NAL.

Impacto ambiental: esta primeira fase satisfaria a Declaração de Impacto Ambiental já aprovada para a versão estudada do NAL com 2 pistas, simplificando-a relativamente a: a) movimento de terras; b) trabalhos de regularização hidráulica; c) diminuição de acessos, edifícios e redes e d) expropriações a realizar.

Acessibilidades: a acessibilidade seria conseguida por via rodoviária: Ponte Vasco da Gama, A12, A13 e 20 km da Autoestrada de ligação entre A12 e A13, prevista na concessão da Brisa.

A disponibilidade de espaço permitiria a instalação de atividades económicas associadas à exploração do aeroporto, cuja falta se faz sentir na Portela.

Custo: numa primeira abordagem, estima-se em cerca de 400 a 500 milhões de euros, excluindo a desativação do campo de tiro.

2ª Fase: Desenvolvimento das instalações do Aeroporto até esgotar a capacidade máxima da pista (otimizando os caminhos de circulação e saídas rápidas), permitindo acomodar por si só até 20-25 milhões de passageiros/ano, ou seja, o tráfego previsto para a 1ª fase do NAL.

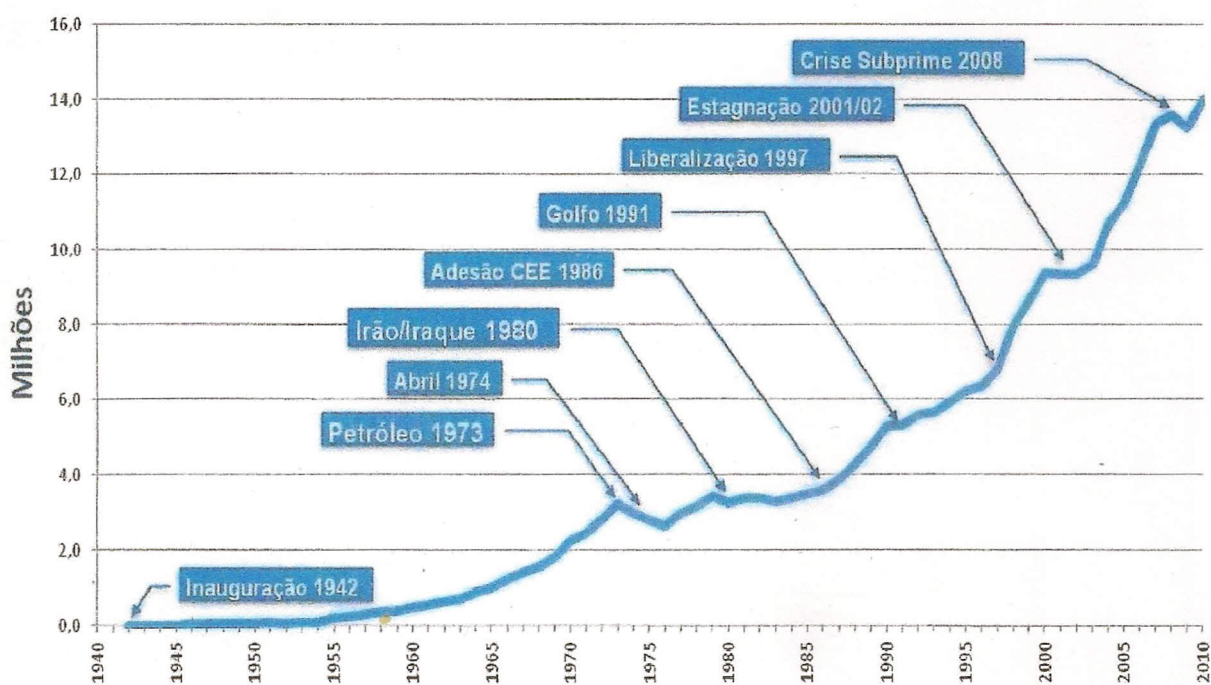
Esta ampliação seria feita de acordo com a evolução do tráfego, permitindo a operação conjunta com a Portela, enquanto esta se revelasse conveniente.

3ª Fase: Construção da 2ª pista, ampliação das instalações lado ar e lado terra e encerramento da Portela.

16. Finalmente, é de referir que a informação já disponível sobre o NAL em Alcochete permite estudar, com um grau de precisão adequado, em poucos meses, o layout do faseamento referido.

Lisboa, Fevereiro de 2012

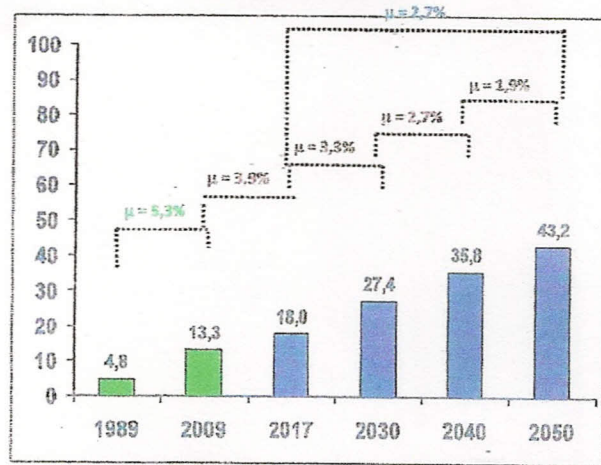
Aeroporto de Lisboa Passageiros Comerciais (E+D+T)



PREVISÕES DE TRÁFEGO PARA LISBOA

- As previsões de tráfego realizadas são conservadoras, baseadas num modelo econométrico que considera:
 - Os dados históricos
 - A evolução do PIB/capita dos países de origem
- Foi considerado o impacte do contexto da crise económico-financeira actual
- Foi considerado o impacte da operação das linhas ferroviárias de Alta Velocidade Lisboa-Madrid e Lisboa-Porto

Passageiros Comerciais



μ = variação média anual no período indicado

Estrutura do Tráfego por Tipo em 2009

Regular	82%
Low Cost	15%
Charter	3%
Tráfego em Transferência	25%