



Montijo ou Beja: Qual a solução para o novo aeroporto em Portugal?

O crescimento exponencial do tráfego aéreo a nível mundial, em grande parte alavancado pelo surgimento das viagens *low cost*, a massificação do turismo e a própria globalização, implicaram um congestionamento dos aeroportos existentes. E Portugal depende economicamente do turismo.

No caso português, a infraestrutura aeroportuária no Continente com ligações internacionais praticamente resume-se a Lisboa, Porto e Faro, aeroportos sobrelotados de passageiros, sem capacidade de expansão e com impactos ambientais consideráveis ou mesmo intoleráveis, como é o caso da Portela.

Há décadas que se estuda a localização ideal para a construção do novo aeroporto de Lisboa. De Rio Frio ao Montijo, passando pela Ota e Alcochete, várias foram as hipóteses consideradas após longos e dispendiosos estudos que tiveram o mérito de confirmar aquilo que, à partida, já era óbvio: o novo aeroporto de Lisboa não deverá situar-se no perímetro urbano da cidade, seja aquém ou além Tejo.

Qualquer construção aeroportuária implicará, de imediato, uma betonização e impermeabilização de solos, uma contaminação de terrenos e aquíferos subterrâneos, uma poluição sonora e atmosférica a níveis insustentáveis e uma destruição da avifauna e flora circundantes. Para além de serem afetados os ecossistemas, os recursos piscatórios serão devastados e o uso das zonas ribeirinhas ou verdes para fins turísticos ficará inviabilizado.

## Aeroporto no Montijo

A opção Montijo, nascida de um interesse predominantemente empresarial dos investidores da Vinci, começa logo por dar azo aos muito falados *bird strikes*, ou seja, a colisão frequente de aeronaves com aves que nidificam no estuário do Tejo ou por ali passam. Causa níveis de ruído incomportáveis para as populações vizinhas, obrigando a que os voos noturnos sejam orientados para a Portela. A zona aeroportuária será construída numa zona que já está abaixo do nível do mar e que acabará submersa dentro de alguns anos, não se sabe ao certo quantos...

Além disso, irá concentrar uma ainda maior densidade populacional numa área, em si mesma já densamente povoada como o é a Margem Sul, implicará a construção de múltiplos acessos ferroviários e rodoviários nas imediações e arruinará todos os projetos de preservação da natureza e construção de áreas de lazer que poderiam ser equacionadas para as zonas ribeirinhas da Margem Sul. A atestar o desastre ambiental, a todos os níveis, estão os estudos de impacto ambiental que sempre deram nota negativa ao projeto.

A solução Alcochete, aparentemente menos impactante ao nível ambiental, seria implantada sobre aquele que é considerado o maior aquífero da Península Ibérica, causando contaminação com óleos e resíduos e dificultando a recarga do mesmo. O aeroporto ficaria ainda enquadrado na zona de mais elevado risco sísmico de Portugal Continental. Além do mais, revela-se extremamente dispendiosa, quer para os investidores privados quer para o erário público, que terá sempre de construir uma multiplicidade de infraestruturas de apoio e acessibilidade.

Por outro lado, tem a desvantagem inerente à do Montijo: ambas concentram o tráfego aéreo às portas de Lisboa com as consequências ao nível da poluição que daí se intuíram. E, note-se, nenhuma das soluções, Montijo ou Alcochete, ficará a “cinco minutos” de transporte, quer do centro da capital quer das outras cidades mais próximas.

## Aeroporto Beja

A solução Beja tem um problema apenas: a distância face à capital. Todavia, esse problema poderá ser convertido num “não-problema” se for construída ou adaptada uma linha férrea que assegure comboios rápidos de e para Lisboa ou venha a ser implementada uma solução tipo *hyperloop* cada vez mais falada como alternativa.

Ao nível ambiental, a solução Beja é minimamente impactante. As possibilidades de expansão são quase ilimitadas e Beja tem as melhores condições atmosféricas do país para a aterragem e descolagem de aviões; aliás, não foi por acaso que os alemães escolheram o local para instalarem a sua base aérea.

O problema de Beja é, pois, o isolamento. O aeroporto já existe e está bem equipado. Uma indústria crescente de estacionamento e manutenção de aeronaves já está a operar no aeroporto. A pista de aterragem tem dimensões ímpares para ser utilizada por aviões de maior porte que nenhum outro aeroporto português tem. No entanto, não existem linhas férreas que assegurem a ligação eficiente, quer com a capital quer mesmo com Sines, Algarve, Setúbal ou Évora. As autoestradas tardam a chegar ao Baixo Alentejo e não existe um plano de acessibilidades que integre o aeroporto de Beja num *hub* logístico que Beja tem todas as condições para ter.

Veja-se a sua proximidade ao complexo portuário de Sines, aos *clusters* aeronáuticos de Évora, Setúbal e Ponte de Sor, ao desenvolvimento agrícola e turístico que se gerou à volta do Alqueva e ainda o facto de estar a meio caminho entre Lisboa e o Algarve, podendo beneficiar de ser um ponto de escala nas ligações entre estes polos de desenvolvimento.

Em conclusão: temos um aeroporto adequado e apetrechado para ser o melhor de Portugal, com nota ótima ao nível do impacto ambiental, das condições atmosféricas, da localização estratégica, sem necessidade de outros investimentos que não sejam o da sua ampliação à medida do crescimento do tráfego, e, claro, sem limites críticos quanto à possibilidade de expansão.

Um único problema subsiste: é a distância face à capital, fator que dificultaria a criação de um binómio aeroportuário com a Portela. Nesse aspeto, os executivos governamentais esbarram sem conseguirem compreender que noutras capitais é normal a distância do aeroporto ao centro da cidade implicar quarenta ou mais minutos de viagem. Todavia, esse tempo suplementar de percurso acabará por ser recuperado em menores tempos de espera na fase do embarque e em mais opções de escolha quanto aos muito disputados e já esgotados *slots* nos aeroportos mais congestionados.

Este problema – a distância face à capital - é de fácil resolução e poderia até já estar atenuado se tivesse havido uma estratégia de acessibilidades rodoviárias e ferroviárias para o Alentejo a par da instalação do atual aeroporto de Beja.

A construção de uma ligação de alta velocidade entre Lisboa-Beja-Faro permitiria que o aeroporto de Beja se tornasse não apenas num aeroporto de retaguarda face a Lisboa e Faro, descongestionando-os sobretudo no Verão, mas, mais do que isso, potenciaria a existência de um quarto aeroporto internacional no Continente, o qual, com muita propriedade, se poderia denominar Aeroporto Portugal Sul.

A solução para o novo aeroporto internacional que Portugal tanto carece já existe e está bem mais próxima da capital e de outras cidades e polos de desenvolvimento do que se julga; o que falta é integrar Beja e todo o Alentejo num plano ferroviário e rodoviário que encurte as distâncias e potencie a utilização da infraestrutura aeroportuária já existente.

António Neto

Advogado

C.P. 11764L

<https://www.welinklegal.pt/blog/soluco-aeroporto-portugal>