



O AEROPORTO DE LISBOA NUMA PERSPECTIVA ESTRATÉGICA DE INTERESSE NACIONAL

Sumário Executivo

CARLOS MATIAS RAMOS – Eng.º Civil, Presidente do LNEC (2005-2010)
Bastonário da Ordem dos Engenheiros (2010-2016)

CARLOS BRÁS – Major General, FA (Ref.), Eng. Civil, Eng. Aeródromos

VICTOR ROCHA – Eng.º Civil, Msc. Investigação Operacional, IST
Ex. Quadro da ANA - Aeroportos de Portugal, Consultor Aeroportuário

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. DECLARAÇÃO DE INTERESSES DOS AUTORES

Este documento resulta do trabalho de um pequeno grupo de técnicos, com larga experiência em desenvolvimento aeroportuário e transporte aéreo, incluindo a participação direta ou indireta em estudos e projetos sobre soluções aeroportuárias para Lisboa, tendo ainda em comum a ausência de interesses pessoais em qualquer das soluções até agora equacionadas, apenas os movendo o que consideram ser o interesse nacional.

2. O AEROPORTO DEVE SAIR DA CIDADE DE LISBOA

De há bastantes anos a esta parte, a tendência Europeia e Mundial tem sido afastar para a periferia das cidades os grandes aeroportos que funcionam como HUB¹ e, quando muito, manter no seu interior – geralmente com atividade condicionada - aeroportos que servem apenas operações ponto-a-ponto.

O aeroporto de Lisboa é o último grande aeroporto europeu com características HUB ainda situado no coração de uma cidade capital, com os riscos para a segurança de pessoas e bens que decorrem do sistemático sobrevoo de zonas urbanas a baixa altitude e com as consequências conhecidas para a saúde e bem-estar da população causadas, quer pelo ruído quer pelos níveis significativos de poluentes que os aviões emitem, tais como óxidos de azoto, partículas ultrafinas, monóxido de carbono e compostos orgânicos voláteis.

Desde 1969, quando foi criado o Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa (GNAL) - Decreto-Lei nº 48902, de 8 de março de 1969 - que foram conduzidas avaliações de possíveis locais para a construção de um novo aeroporto fora da cidade de Lisboa, por o aeroporto existente “se encontrar praticamente dentro da cidade e não se vislumbrar qualquer hipótese de expansão”(Relatório do GNAL de 1972).

Rio Frio, Ota e Campo de Tiro de Alcochete (CTA) foram as localizações estudadas em maior profundidade, tendo as duas primeiras acabado por ser sucessivamente descartadas por não serem consideradas adequadas. Contudo, todas estas localizações têm em comum o facto de serem periféricas à cidade, enquadrando-se, assim, no consenso então generalizado de que o Aeroporto de Lisboa devia sair da cidade.

Este consenso só começou a ser abalado quando, a 14 de dezembro de 2012, foi assinado com a empresa francesa Vinci o contrato de concessão da exploração dos aeroportos nacionais, cujo articulado já abria algumas portas a soluções aeroportuárias alternativas.

¹ Plataforma aeroportuária de ligação entre voos de médio e de longo curso

O posterior Memorando de Entendimento, assinado a 15 de fevereiro de 2017 entre o Governo e a Vinci foi ainda mais longe ao acordar, fazendo tábua rasa de cerca de cinquenta anos de estudos, uma solução aeroportuária dual, mantendo o presente aeroporto dentro da cidade, complementado com um pequeno aeroporto a construir em terrenos da Base Aérea nº. 6 (BA 6), Montijo.

Esta opção afigura-se precipitada, porque debilmente fundamentada e desprovida de visão estratégica, para além de reveladora de insensibilidade face aos riscos que a solução dual representa para a segurança e a saúde das populações vizinhas de ambos os aeroportos. Apenas pode entender-se na perspetiva de a concessionária não querer deixar de explorar até ao limite o Aeroporto Humberto Delgado (AHD), sua principal fonte de rendimento.

Ora, havendo desacordo entre o interesse nacional e o do concessionário sobre o modelo aeroportuário futuro, o interesse nacional deve sempre prevalecer e o que corresponde a esse interesse – ao contrário do que tem afirmado o Governo – é a construção de um HUB nacional, moderno e funcional, fora da cidade de Lisboa.

3. O AHD NUNCA SERÁ O HUB QUE A CIDADE, O PAÍS E A TAP NECESSITAM

Um aeroporto HUB é uma grande plataforma aeroportuária, em que voos alimentadores, normalmente de curta/média distância, se ligam com os voos de longa distância, sendo desejável que aí se faça idêntica conexão com outros modos de transporte para além do aéreo, de modo a que o HUB se constitua também como plataforma multimodal.

Um aeroporto HUB necessita de ter escala, isto é volume de tráfego suficiente para viabilizar operações para determinados destinos, e posição geográfica - no caminho entre diversos aeroportos origem/destino - que lhe permitam ser uma plataforma de concentração e distribuição de passageiros.

O Aeroporto de Lisboa tem potencialmente estas características, muito em particular para o tráfego norte/sul, onde não há excessiva concorrência e a TAP disfruta de grande vantagem relativamente às restantes transportadoras aéreas europeias em consequência da localização geográfica do aeroporto e da “relação de proximidade” com os países de expressão portuguesa. Situação similar ocorre com o tráfego este/oeste que liga Lisboa a aeroportos em cuja zona de influência existe uma diáspora relevante.

Em tese, qualquer companhia aérea poderia criar uma base no Aeroporto de Lisboa e nele desenvolver uma estratégia de HUB, o que dependeria sobretudo da atratividade do aeroporto, em termos de conexões globais, da sua oferta de capacidade e da atividade económica na sua área de influência. Por enquanto, a companhia aérea nacional TAP é a única a operar no aeroporto segundo essa estratégia.

Porém, o atual aeroporto de Lisboa é penalizado simultaneamente nos fatores escala e competitividade pela suas conhecidas limitações de capacidade, não reunindo, assim,

as condições mínimas para ser um HUB competitivo em termos Europeus ou mesmo Peninsulares, não só pelas deficiências inultrapassáveis da sua infraestrutura operacional, fortemente condicionada pela exiguidade da área disponível na zona de implantação, mas também pela inevitabilidade de a sua operação se manter restringida durante o período noturno por força da legislação ambiental vigente.

É, assim, imperativo construir um HUB nacional fora da cidade, que, além de ser a porta europeia de entrada e de saída para as populações de expressão portuguesa em África e na América Latina, bem como para a diáspora na América do Norte, seja ainda dotado de condições para captar outros mercados, isto é para ser concorrencial em termos Europeus e Ibéricos.

A manutenção da operação *hub & spoke*² é também condição para a continuidade da afirmação da TAP face aos seus concorrentes, já que, remetendo-se à simples operação ponto-a-ponto, a companhia ficaria exposta à competição direta com as companhias *Low Cost*, o que ameaçaria seriamente a sua sobrevivência a prazo. Um aeroporto moderno e funcional, sem restrições de capacidade e de funcionamento noturno, permitirá à TAP desenvolver livremente a sua estratégia de negócio sem os constrangimentos que reconhecidamente enfrenta no aeroporto existente.

4. É URGENTE TOMAR A DECISÃO CORRECTA

Uma solução aeroportuária para Lisboa com as características que foram referidas já foi suficientemente estudada e deve ser a construção de um HUB de raiz no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), a iniciar o mais depressa possível, solução esta que, não só não tem nenhuma das limitações do atual aeroporto, como também garante possibilidades de expansão para um horizonte de várias décadas. Permite, para além disso, a construção de uma cidade aeroportuária capaz de potenciar a vertente económica do aeroporto e da sua envolvente, assim beneficiando a região de Lisboa e o País.

A Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) que o Governo se comprometeu a levar a cabo apenas vem introduzir entropia no processo de decisão, sem trazer qualquer valor acrescentado, já que vem ferida pelo patente desequilíbrio entre os três cenários a avaliar, pela desadequação da entidade escolhida para o supervisionar e pelos vários tipos de enviesamento patentes no processo do concurso público, que atualmente decorre, tendo em vista a escolha da entidade que desenvolverá o referido AAE. Não será mais do que mera perda de tempo (pelo menos 16 – 17 meses).

Há que arrepiar caminho e tomar sem mais delongas a única decisão certa.

5. CAMINHO A SEGUIR

Para o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) no CTA já existia em 2010 um projeto completo, de grande qualidade, desenvolvido pela ANA/NAER³ com o apoio de reputados consultores internacionais, que pode ser revisitado e recuperado, o que permite a

² Tipo de operação radial que dá razão de ser ao aeroporto HUB

³ Empresa subsidiária da ANA para o Novo Aeroporto de Lisboa

abertura de um concurso público para construção num prazo relativamente curto. Estava previsto quando o projeto foi desenvolvido que o concurso fosse para construção/exploração, isto é, a entidade empresarial escolhida no concurso comprometer-se-ia a construir e desenvolver posteriormente o aeroporto de forma faseada (estavam previstas cinco fases de desenvolvimento), sendo-lhe concedida a exploração do aeroporto por várias décadas.

Embora a primeira das cinco fases de desenvolvimento já incluía duas pistas paralelas de operação independente, é fácil demonstrar ser viável operar durante um período transitório com apenas uma pista e um terminal provisório, sem que tal impeça a continuidade do desenvolvimento do aeroporto conforme previsto no seu Plano Diretor.

Foi ainda desenvolvido um Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e recebida uma Declaração de Impacto Ambiental (DIA) favorável. A DIA caducou em dezembro de 2020 porque a ANA não terá desenvolvido junto da Agência Portuguesa do Ambiente (APA) as diligências necessárias à respetiva renovação. Não obstante, é preciso manter presente que a prevista zona de implantação do aeroporto continuou sob administração da Força Aérea Portuguesa (FAP) e com o mesmo tipo de utilização, não sendo, portanto, crível que a situação ambiental local se tenha alterado de forma significativa desde dezembro de 2020, o que, no mínimo, justificaria um procedimento abreviado para obtenção de uma nova DIA.

Salienta-se que a caducidade de uma DIA é uma circunstância jurídica que não elimina a substância dessa Declaração. A caducidade legal pode simplesmente dar origem a uma atualização, muito mais rápida do que um novo processo conducente à nova DIA. Será sempre muito mais rápido que o da obtenção da DIA do aeroporto do Montijo na solução com duas pistas ou na solução Portela + Montijo.

Naturalmente, sendo o CTA uma infraestrutura que se destina a satisfazer as necessidades militares de treino, a utilização do espaço para construção do aeroporto não é compatível com a continuidade dessas atividades, pelo que se torna necessário construir uma infraestrutura militar de menor dimensão noutro local, ajustada às necessidades atuais da FAP. Esse local já tinha sido escolhido em 2010 pela FAP, que também já teria ideias claras sobre as dimensões e configuração da infraestrutura.

Há razões para crer que o processo de expropriação do terreno e de construção da nova carreira de tiro podem decorrer em simultâneo com a construção do NAL, já que há alternativas para os treinos dos militares da Força Aérea durante um período transitório. Convém esclarecer ainda, visto que parecem subsistir algumas dúvidas, que a chamada desmilitarização do CTA não tem de anteceder a construção do NAL, uma vez que as atividades militares no CTA, quer do Exército quer da Força Aérea, quando implicam a utilização de fogo real, são sempre devidamente monitorizadas, por forma a eliminar qualquer risco. Nem outra coisa seria entendível por parte das garantias de segurança inerentes a atividades e instalações militares desta natureza.

Os movimentos de terras para implantação do aeroporto estão também identificados no projeto base para concurso elaborado pela ANA.

Não há, assim, obstáculos significativos que possam dificultar um processo expedito de construção do novo aeroporto no CTA.

Por último, será fundamental para viabilizar o HUB no CTA que a TAP transfira toda a sua operação para o NAL logo que o aeroporto esteja pronto a operar, o que inclui já ter obtido a necessária certificação por parte da ANAC. A primeira fase, seja ela com uma pista ou duas pistas, terá, portanto, de incluir a construção de instalações adequadas para acomodar a TAP.

6. CONCLUSÕES

- I. O atual aeroporto de Lisboa, por estar incrustado na malha urbana, tem quase nulas possibilidades de expansão e constitui um risco para a segurança, além de uma ameaça para a saúde e bem-estar das populações vizinhas.
- II. A solução aeroportuária dual que o Governo e a Vinci defendem, além de não contribuir para a consolidação e reforço de um HUB nacional, faria alastrar os referidos efeitos nocivos sobre os habitantes de Lisboa às populações que vivem e trabalham nas vizinhanças de um futuro aeroporto que viesse a ser construído nos terrenos da BA 6, Montijo.
- III. A solução aeroportuária na BA 6, Montijo, situando-se numa zona de elevada presença de aves migratórias, constitui um elevado risco para a segurança aeronáutica – risco de colisão dos aviões com as aves (*birdstrike*).
- IV. Não deve ser prosseguida uma solução aeroportuária dual sem argumentos sólidos de interesse nacional, apenas porque tal coincide com uma vantagem comercial para o Concessionário.
- V. O aeroporto de Lisboa tem a localização geográfica certa para funcionar como HUB, sobretudo para os passageiros de expressão portuguesa em África e na América do Sul, bem como para a diáspora na América do Norte, porém sai prejudicado nos fatores escala e competitividade devido ao problema inultrapassável de falta de capacidade e às restrições ambientais à operação noturna.
- VI. A solução dual diminuirá a escala do HUB, ao retirar-lhe tráfego, sem contribuir para lhe aumentar a competitividade.
- VII. A prossecução da operação *hub&spoke* é vital para a sobrevivência da TAP e um novo aeroporto HUB, sem as deficiências do atual, será a base de operações ideal para desenvolver essa estratégia empresarial.

- VIII. É necessário tomar rapidamente uma decisão para a construção de um novo aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete, conforme esteve programado até 2010, preferencialmente queimando a etapa da Avaliação Ambiental Estratégica, cujo objeto, termos de referência, supervisão e processo do concurso (que atualmente decorre), indiciam que não passará de perda de tempo, sem qualquer benefício para o processo decisório.
- IX. Estão, desde 2010, reunidas as condições necessárias para avançar com o processo de construção, tão faseada quanto necessário, do Novo Aeroporto no CTA e para que sejam proporcionadas à TAP as condições de que necessita para a sua recuperação e reafirmação no mercado.
- X. O Novo Aeroporto de Lisboa no CTA é uma solução para o futuro que dá resposta às exigências impostas por um aeroporto internacional que sirva a região de Lisboa e o País. Não tem limitações de expansão, podendo ajustar-se à evolução da procura e permitindo a construção de uma moderna cidade aeroportuária.
- XI. Uma análise custo-benefício de carácter abrangente, que contemple nomeadamente as áreas técnica, económica, financeira, ambiental, de segurança operacional, ordenamento do território, competitividade e desenvolvimento económico e social, não poderá deixar de conduzir à decisão política de construção do NAL no CTA.

ANEXOS:

- 1. NAL E AAE: UM HISTÓRICO DE DECISÕES E AFIRMAÇÕES CONTROVERSAS**
- 2. AS CONSEQUÊNCIAS PARA A SAÚDE PÚBLICA E A SEGURANÇA DE PESSOAS E BENS DA OPÇÃO AEROPORTUÁRIA AHD+MONTIJO**
- 3. NAL E TAP: UM FUTURO INTERLIGADO**
- 4. NAL - A SOLUÇÃO RACIONAL**