

8/28/2017

Em redor do novo aeroporto de Lisboa

O Governo e a ANA acabam de anunciar a decisão de expandir as instalações aeroportuárias do aeroporto da Portela por efeito da construção de uma nova aerogare comercial e adaptação infraestrutural na base aérea do Montijo, no modelo que vem sendo designado por Portela+1.

Ao fim de mais de duas décadas de estudos e contra estudos tendo-se já passado pela OTA, por Alcochete e outras avaliações de soluções complementares (Alverca, Tires, ...) parece agora que a decisão política estará irreversivelmente tomada com a solução do Montijo.

Todo este longo período foi palco de múltiplas análises, avaliações, ponderações e indecisões em que os sucessivos constrangimentos na mobilização dos recursos financeiros e as alterações do poder político não foram alheios. Neste contexto, dadas as fortes taxas de crescimento do tráfego aéreo que se vem verificando anualmente e de forma consistente, as projeções efetuadas a médio prazo, os compromissos de concessão assumidos e, "last but not the least", a escassez de meios de financiamento, admito que será inevitável a pressão da urgência de uma decisão em tempo útil que afaste o espetro de uma saturação da Portela com os enormes riscos de ruptura para a economia de País.

Segundo o Governo/ANA os últimos estudos, baseados em análises multicritérios e ainda não divulgados, colocam a solução Portela+1 na "pole position". Estamos perante um modelo de expansão da capacidade aeroportuária para a região e Lisboa baseado não num grande aeroporto "multiterminal" mas num complexo bipolar com duas infraestruturas geograficamente distantes de 20 km: o aeroporto principal da Portela e o complementar do Montijo.

Como o polo da margem sul não será um aeroporto especializado para o mercado "low cost" mas oferecerá taxas "low cost", segundo a ANA, podendo operar também outros serviços, então esta nova instalação não poderá ter um modelo gestão autónomo e local, focado no tráfego de baixo custo com lógica de organização monoproduto e independente do polo principal da Portela.

Daqui decorre que este sistema bipolar irá ser explorado em modo operacional totalmente integrado, servindo todos os segmentos do mercado, intercontinentais, continentais e regionais, desejavelmente com a maior eficiência para os "stakeholders": concessionário, companhias aéreas, prestadores de serviços e utilizadores.

É uma das componentes de eficiência de complexos aeroportuários como virá a ser o da AM de Lisboa está relacionada com as acessibilidades que são fatores cruciais de atratividade e de vantagem comparativa, neste caso com outros na mesma região ibérica (Madrid, Barcelona). É sabido que o mercado do transporte aéreo valoriza bastante os tempos de acesso/regresso relativamente aos respetivos custos e, por consequência, nas escolhas a qualidade das acessibilidades toma um peso significativo na cadeia de valor dos serviços deste tipo de transporte.

Assim, nesta vertente da avaliação das acessibilidades ao futuro complexo aeroportuário “Portela +1” devem-se considerar três dimensões: (i): os corredores aos principais centros urbanos da AML; (ii) os acessos de âmbito regional /nacional; (iii) as conexões entre os seus dois polos: Portela e Montijo.

Os novos tráfegos de passageiros de acesso/regresso e de conexão inter-aeroportos, aliados aos derivados da revitalização da atividade económica na península do Montijo por via da criação de novos serviços, do comércio, de pequenas indústrias ligadas ao setor aéreo e da construção, irão gerar um forte crescimento de fluxos de pessoas e cargas entre as duas margens através da única ligação existente que é a ponte Vasco da Gama.

O previsto regime de “shuttle” fluvial Seixalinho-S. Apolónia poderá aliviar um pouco a conexão rodoviária apenas na dimensão “corredor Lisboa centro”.

Hoje em dia neste atravessamento já se atingem débitos médios diários (TMD) de 65.000/70.000 veículos que irão ter naturalmente tendências de crescimento acentuadas nos próximos anos.

O contrato de concessão desta infraestrutura prevê que quando o TMD se aproximar dos 100.000 veículos as faixas de rodagem devem passar de 2x3 para 2x4 vias, obrigando a uma redução drástica da sua largura e da velocidade autorizada (120 km/ h para 80 km/h).

A consequência será uma redução de eficiência na ligação com um maior risco de congestionamento e de sinistralidade numa extensão de cerca de 16 km, sem soluções de escapatória e ainda mais emissões de CO₂.

O “prémio” deste risco adicional será traduzido nas externalidades negativas geradas com a degradação na qualidade rodoviária da ligação entre margens, com menos consistência, regularidade e fiabilidade nas deslocações de acesso/regresso aos dois aeroportos e consequência perda real de atratividade e de vantagem comparativa do “Hub” da AM de Lisboa.

Embora do ponto de vista puramente financeiro este cenário possa ser bastante aliciante na perspectiva do concessionário da Vasco da Gama não o será na óptica do concessionário da Portela+1 (no pressuposto de modelos de “governance” realmente independentes) e muito menos na óptica do interesse público que deverá zelar pelos benefícios económicos da comunidade.

Faz assim todo o sentido desenvolver desde já os estudos de soluções alternativas de acessibilidade ao novo aeroporto que se radiquem em sistemas de maior qualidade económica e que propiciem um crescimento mais inteligente com menos custos de ineficiência e com real “value for money” para todos e não só alguns “stakeholders”.

Estas soluções devem basear-se em sistemas de transporte em sítio próprio do tipo LRV ou metro ligeiro “taylor made” cuja viabilidade técnica de instalação na Ponte Vasco da Gama deverá ser avaliada através de estudos competentes de engenharia com ligação entre os dois aeroportos e conexão à rede ferroviária nacional na estação do Oriente.

Para clarificar melhor a ideia acrescento que o sistema ferroviário muito ligeiro que está em causa é constituído por unidades multi-veículos de bitola métrica/standard, com uma carga por eixo de 6,7 Ton/eixo e 1,3 Ton/m, com uma tração de 750 VC, velocidade máxima de 70 km/h, gradientes de 6% e capacidade horária até 10000 passg./h/sentido. Podendo esta solução levantar reservas invocando-se que a Vasco da Gama não foi dimensionada e calculada para estas cargas adicionais, sou de opinião que ela não deve ser descartada à partida sem previamente demonstrada, como por vezes acontece nestes temas.

Entendo assim ser de imperativo interesse público estudar convitadamente esta alternativa e lembro que no início da década de 90 a colocação da terceira faixa na Ponte 25 de Abril vs. comboio na ponte foi igualmente controversa e muito esgrimida tendo a engenharia portuguesa resolvido a questão de forma totalmente eficaz como é patente todos os dias.

por Ernesto Martins de Brito

Por:

Fonte: