

(INICIO)

## Comunicado de Imprensa: GEOTA e o caso da Portela

***GEOTA aplaude análise da CTI sobre a optimização do espaço aeroportuário AHD/Portela, mas requer estudo aprofundado da complementaridade aviação-ferrovia no quadro de uma estratégia de mobilidade ferroviária***

Lisboa, 11 Outubro 2023

A Comissão Técnica Independente (CTI), responsável pela avaliação ambiental estratégica (AAE) do novo aeroporto de Lisboa, publicou recentemente o relatório "Análise da situação atual do AHD e proposta de ações de melhoria da sua eficiência e eficácia operacional".

O GEOTA congratula a CTI pela análise de soluções de melhoria das operações do Aeroporto Humberto Delgado (AHD/Portela), bem como o reconhecimento da importância do aeroporto de Beja e do aeródromo de Tires, como seus complementos: estas infraestruturas estão funcionais e devem evidentemente ser rentabilizadas. Estas são preocupações de longa data do GEOTA, e este relatório da CTI representa um avanço importante nessa análise. A melhoria de eficiência do AHD/Portela e o desvio de parte do tráfego irão certamente contribuir para reduzir os impactos do actual aeroporto, que são hoje reconhecidamente excessivos.

O GEOTA defende que se tirem as necessárias consequências desta abordagem e se expanda a análise de soluções complementares ao AHD/Portela, em diversos sentidos:

1. O aeroporto da Portela tem mais de oitenta anos de existência, ao longo dos quais foi convertido de um aeroporto clássico de quatro pistas, modelo quase universal nos anos 40, para um aeroporto de uma só pista, modelo século XXI. Porque este processo foi feito por pequenos passos sem um objectivo final previamente definido, o resultado está muito longe do óptimo e a análise da CTI comprova-o com exuberância. Seria interessante completar esta análise com a seguinte simulação: exactamente no mesmo espaço e mantendo inalteradas as pistas, seria possível rearrumar todos os restantes equipamentos fixos de modo a aumentar as variáveis importantes (número de movimentos por hora e número de lugares de estacionamento) e reduzir as distâncias impostas aos passageiros? A que preço?

Apartado 26006 – EC Lapa  
Travessa do Moinho de Vento  
nº17, CV Dta 1201-801 Lisboa  
Tel | 21 395 61 20  
e-mail | [geota@geota.pt](mailto:geota@geota.pt)  
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública  
Associado fundador: CPADA-Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente; PASC-Plataforma de Associações da Sociedade Civil; CIDAMB – Associação Nacional para a Cidadania Ambiental.  
Membro de: PONG Pesca, MIA – Movimento Ibérico AntiNuclear; Coligação C7 para o Ambiente e Conservação da Natureza; Plataforma Participar no PEPAC; #MovRioDouro; Red4Nature; ProTejo; Mediterranean Alliance for Wetlands.  
Membro de ONGAs internacionais: EEB – European Environmental Bureau; SAR – Seas At Risk.  
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do ambiente: ADAPA; ONGaia; A.E.Alto Tejo; Amigos da Beira; ARCHAIS; AZÓRICA; C.A. Almada; Marés; Associação PATO; Palhota Viva; ADPCCBombarral, ADPM-Associação de Defesa do Património de Mértola, Real 21, Amigos dos Açores, SETA, CNE.

negócios éticos



Agenda  
2030  
ONU



combater a corrupção  
em todas as suas formas

sociedade justa

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

2. Beja, até agora, liminarmente afastado do quadro de soluções, provou a sua utilidade nas recentes Jornadas Mundiais da Juventude. Mas o aeroporto de Beja só será eficiente como complemento ao AHD/Portela quando for servido por uma ligação ferroviária de boa qualidade, que hoje não existe. A beneficiação da linha do Alentejo, já estudada pela Infraestruturas de Portugal, permitirá operar a velocidades de 200 km/h: é um projeto que deveria merecer elevada prioridade e incluir a eventual duplicação da linha. Se, além disso, for restabelecida a ligação ferroviária para Ourique, o aeroporto de Beja ficará também ligado a Sines e Faro, o que poderá alargar a sua utilização.

3. Deve ser explorado em profundidade o conceito de complementaridade ferrovia-aviação, que a CTI nem sequer abordou. Uma das formas mais interessantes de aliviar a pressão na Portela seria pela melhoria substantiva das ligações ferroviárias ao Porto, a Madrid e a Faro; mas a importância desta medida no conjunto não é analisada. A louvável minúcia técnica apresentada pela CTI no que respeita ao *hardware* da Portela não tem paralelo na análise do tráfego: para uma decisão informada é muito importante conhecer o leque de origens e destinos dos vôos de/para a Portela, bem como a percentagem de passageiros que fica/parte de Lisboa e aquela dos que se limitam a efectuar transbordo.

4. O Plano Ferroviário Nacional deve ser reformulado no sentido de envolver toda a rede aeroportuária, porque não faz sentido, nos tempos que correm, planear separadamente os dois modos. Grande parte das estratégias de mitigação das alterações climáticas e de poupança energética na mobilidade passa pelo balanceamento entre estes dois modos e o seu planeamento conjugado torna-se, portanto, indispensável.

5. Devem ser rapidamente restabelecidas as ligações ferroviária históricas a Espanha e à Europa, designadamente Lisboa-Hendaia, Lisboa-Madrid e Porto-Medina del Campo, seja a curto prazo em ferrovia convencional (que existiram durante muitos anos e continuam a ter procura), seja no futuro em velocidade elevada pendular ou em alta velocidade. Este deve ser um objectivo claro da avaliação estratégica do serviço aeroportuário de Lisboa, pois permitirá eliminar um número elevado de vôos. Já há propostas das empresas ferroviárias espanholas e até da Comissão Europeia neste sentido, não se compreendendo a inércia nacional.

6. Deve ser revisto o pressuposto dogmático de que se espera a duplicação do tráfego aéreo de passageiros em Lisboa, sem qualquer modelo de procura que o suporte, e sem cuidar de avaliar se tal é possível ou desejável. Esta expectativa não fundamentada contamina e distorce toda a análise, e não é compatível com a concretização das metas de descarbonização do Acordo de Paris e do Pacto Ecológico Europeu.

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

7. O recente crescimento do movimento no aeroporto da Portela deve-se, em grande parte, ao crescimento entusiástico do turismo que veio desequilibrar outro domínio fundamental, que é o da habitação. O crescimento do parque habitacional, qualquer que seja o enquadramento legal vigente, será sempre muito lento porque para isso contribuem outras variáveis não controláveis – guerra, escassez de matérias-primas, falta de mão-de-obra qualificada, lentidão burocrática. Acresce a sobrecarga que já começa a fazer-se sentir noutros serviços (à semelhança de outros destinos turísticos da moda). Provavelmente, ainda que os contornos exactos sejam difíceis de prever, a actividade turística convencional sofrerá uma recessão. Se isso acontecer, a redução do tráfego aeroportuário será inevitável e a manutenção da Portela ganhará mais apoio.

Em síntese, na AAE do serviço aeroportuário para Lisboa deve ser dada máxima prioridade à procura de soluções eficazes para reduzir os impactes do AHD/Portela, certamente com enfoque na eficiência de operações, mas também na transferência modal da aviação para a ferrovia, e complementaridade entre os aeroportos nacionais.

(FIM)