

Seminário

# Transportes e mobilidade

Vias percorridas, caminhos possíveis



## Decisão e não decisão, o caso do aeroporto de Lisboa

Nuno Marques da Costa

Lisboa, 16 de Dezembro



**U LISBOA** | UNIVERSIDADE DE LISBOA

**FCT**  
Fundação para a Ciência e a Tecnologia

# Sumário

1. O aeroporto de Lisboa.
2. O novo aeroporto, o processo de decisão.
3. Os custos da decisão. O de decidir e o de não decidir.
4. Mas, precisamos mesmo de um novo aeroporto ?
5. Algumas questões.

# O aeroporto de Lisboa

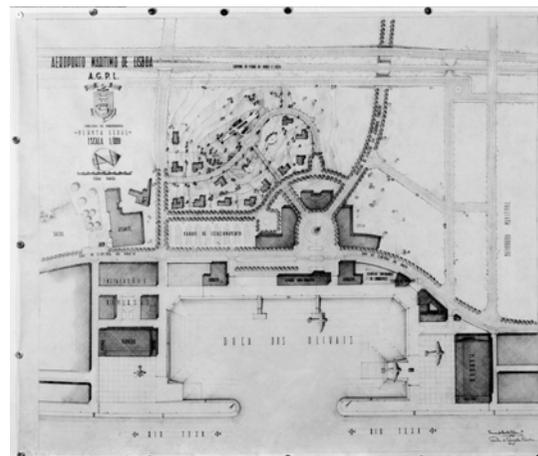


**U LISBOA** | UNIVERSIDADE  
DE LISBOA

**FCT**  
Fundação para a Ciência e a Tecnologia

# Construção do aeroporto de Lisboa

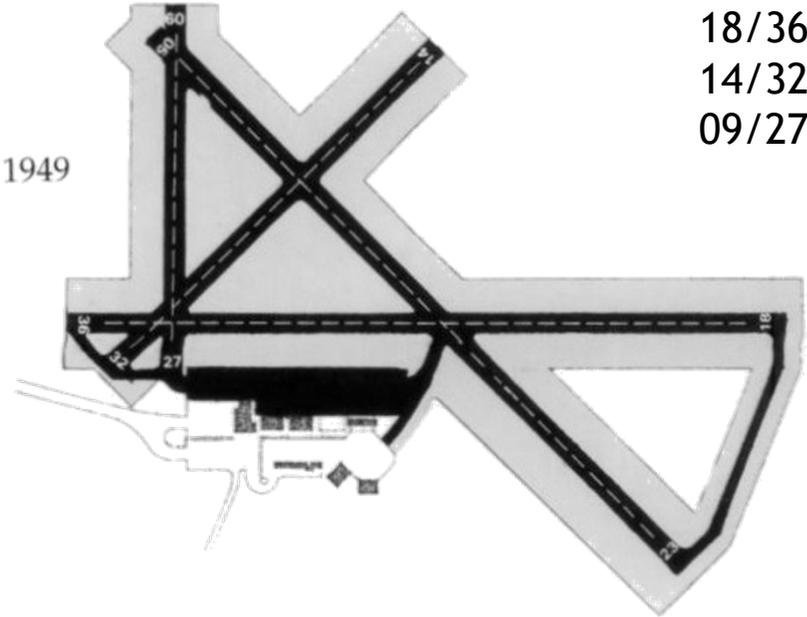
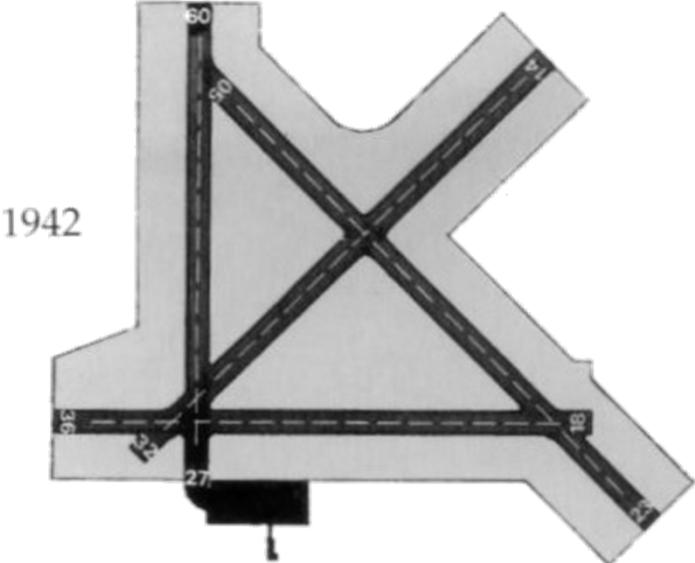
Inaugurado em 1942, veio substituir o campo de Alverca e constituiu o complemento ao aeroporto marítimo de Lisboa, na doca dos Olivais.



## AEROPORTO DE LISBOA

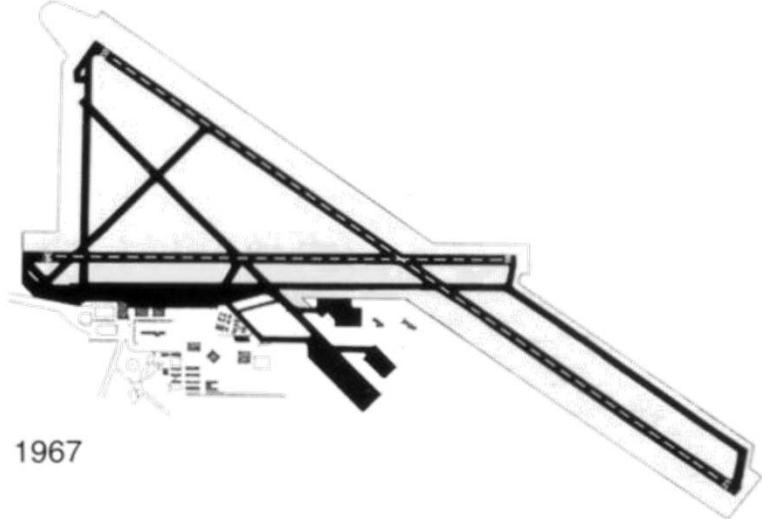
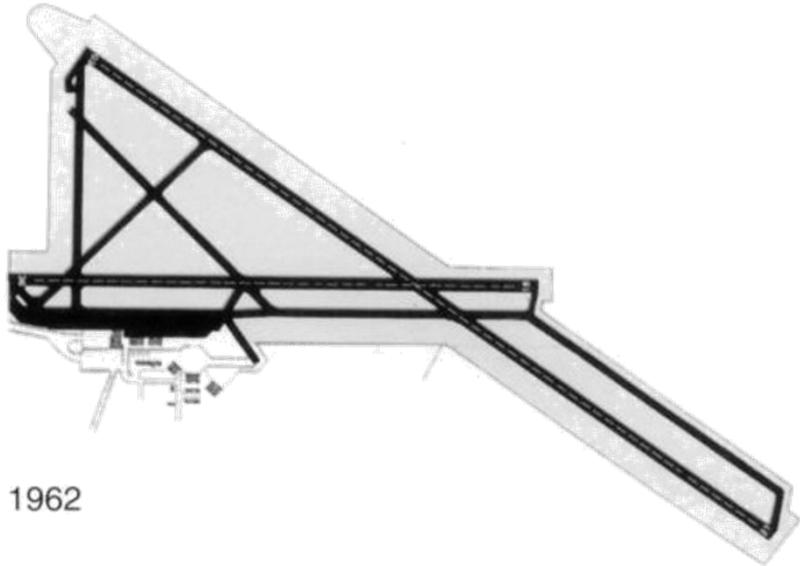
O aeroporto de Lisboa, realização da Câmara Municipal e que se pode considerar uma das obras de maior envergadura do Estado Novo, em contas definitivas, custou 42.952.848\$63, importância essa dividida pelas seguintes rubricas: «expropriações», 13.726.952\$20; «estudos e projectos», 168.233\$15; «obras», 26.713.975\$02; «apetrechamento», 2.165.537\$77 e «diversos», 178.154\$49.

# Evolução de configurações e de capacidade



05/23  
18/36  
14/32  
09/27

# Evolução de configurações e de capacidade



03/21  
17/35

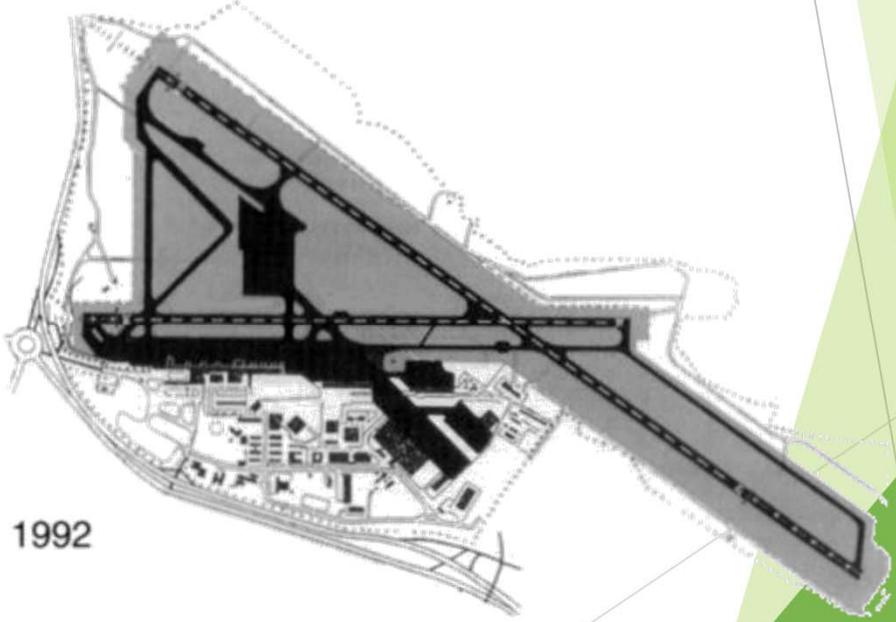
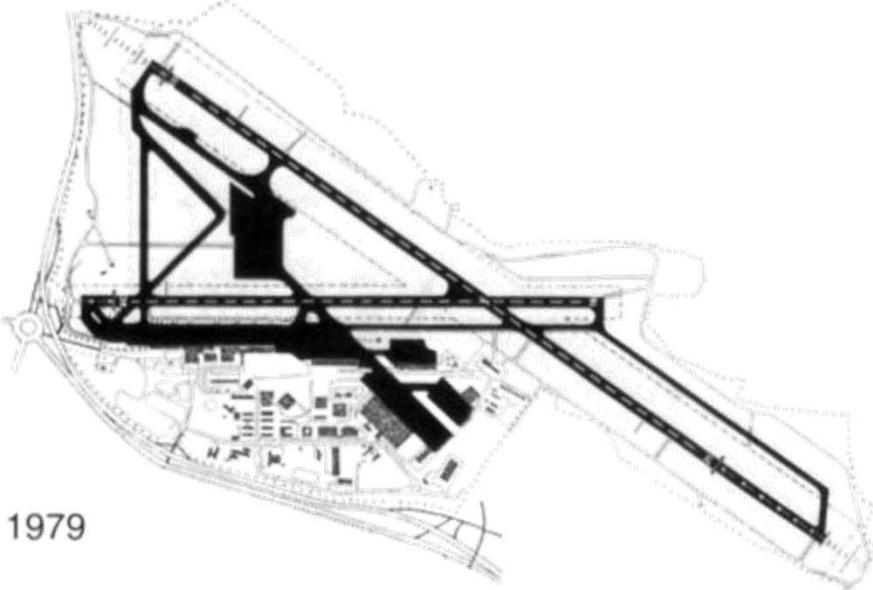


**U LISBOA** | UNIVERSIDADE DE LISBOA

**FCT**  
Fundação para a Ciência e a Tecnologia

Fonte: <http://restosdecoleccion.blogspot.pt/>

# Evolução de configurações e de capacidade



03/21  
17/35

# Mas estrangulado ...



# O novo aeroporto, o processo de decisão



# Processo de decisão do NAL

- Inaugurado o aeroporto de Lisboa em 1942, é iniciado 26 anos depois o processo de escolha da localização de um Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) em 1958. Primeira hipótese Rio Frio na margem Sul do Tejo;
- Em 1969 é criado o Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa (GNAL);
- Os primeiros estudos consideram quatro locais possíveis para a sua localização na margem Sul (Fonte da Telha; Montijo; Porto Alto e Rio Frio) e a manutenção da Portela;
- Opção, em 1971, por Rio Frio (6550ha (aeroporto) / 21.780ha (total do projecto));
- O GNAL é desactivado em 1978 e integradas as suas funções na ANA, Aeroportos e Navegação Aérea E.P.;
- Depois do período de instauração do regime democrático é relançado o processo de escolha em 1978, alargando-se as alternativas, mas apontando a Ota como local preferencial para a localização do NAL;

# Processo de decisão do NAL

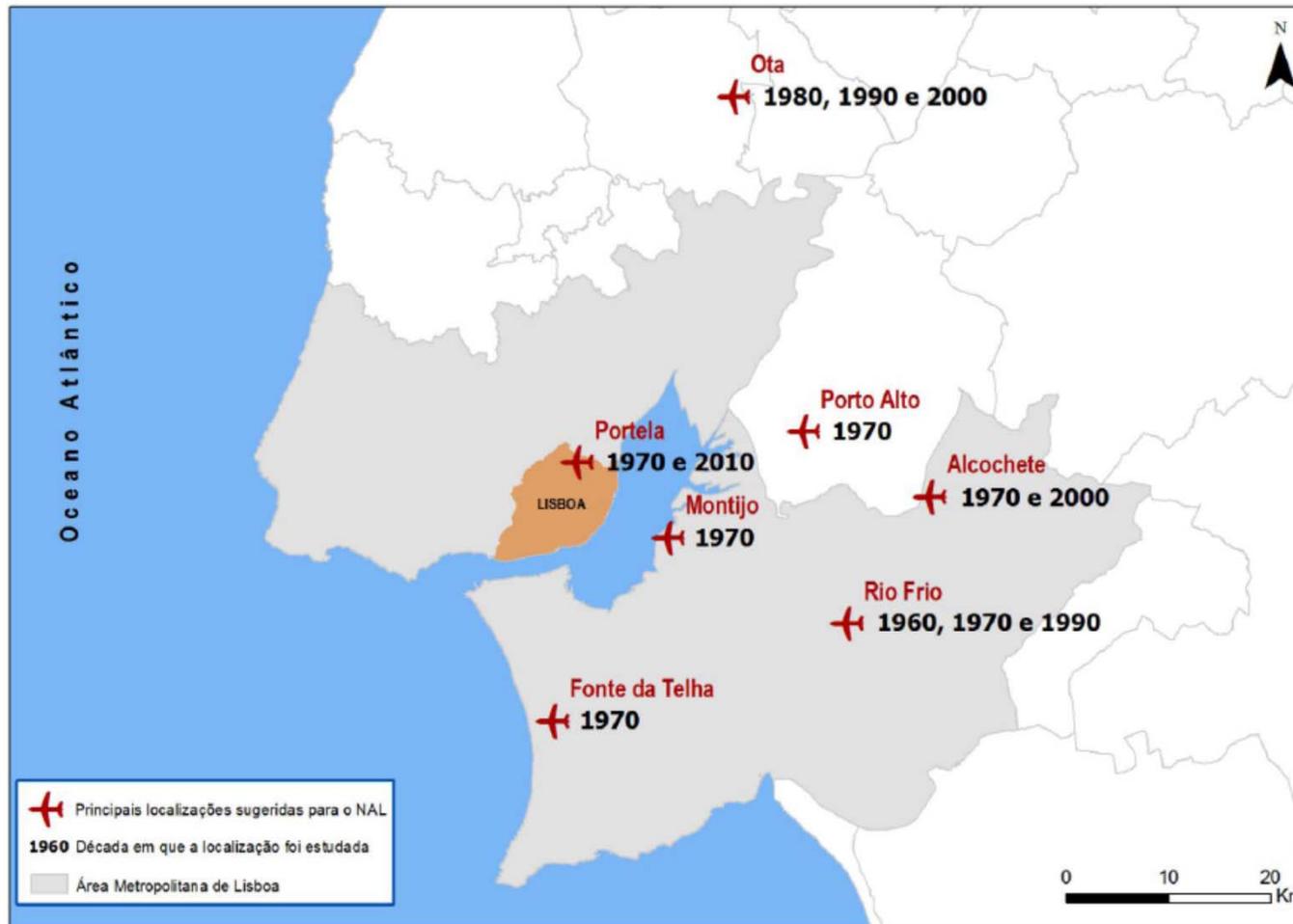
- Em 1990 é reaberto o processo de escolha, centrando-se os estudos na avaliação das duas alternativas, Rio Frio ou Ota, para a localização do NAL. Durante esse processo ainda foi considerada a localização do Montijo, a actual BA6;
- Em 1999 é escolhida a Ota para a localização do NAL, como resultado dos estudos de viabilidade económica e ambiental (sensibilidade ambiental e a destruição de 50.000 sobreiros, bem como a localização sobre o corredor ecológico definido no PROT-AML da opção Rio Frio);
- A escolha da OTA passou a integrar os diferentes instrumentos de planeamento, nacional, regional e local, bem como os sectoriais, nomeadamente o projecto de AVF;
- O projecto desenvolve-se e em 2002 surge o Plano Director do NAL na Ota;

# Processo de decisão do NAL

- Em 2005 são publicados pela NAER-Novo Aeroporto, SA os estudos de reavaliação ad localização, da capacidade da Portela e da alternativa de Portela +1;
- Ainda em 2005, o Governo decide avançar com a construção do NAL na Ota;
- Em 2007 surge o estudo da Confederação da Indústria Portuguesa (CIP) que coloca em causa a opção pela Ota e propõe a localização no Campo de Tiro de Alcochete (CTA);
- Face a esta divergência o Governo incumbe o LNEC de coordenar o estudo de avaliação das duas opções;

# Processo de decisão do NAL

- Em 2008 o relatório do LNEC confirma o CTA como o local mais vantajoso em quatro dos sete factores críticos:
  - **Segurança**
  - **Sustentabilidade de recursos naturais e riscos**
  - **Conservação da natureza**
  - Sistema de transportes terrestres e acessibilidades
  - Ordenamento do território e desenvolvimento regional
  - Desenvolvimento económico, social e competitividade
  - **Análise financeira**
- Em 2009 é lançado concurso para o estudo IA pela NAER;
- Em 2010 ocorre a anulação do projecto de AVF;
- Em 2011 o NAL é reavaliado, a NAER é dissolvida e ponderada a opção Portela + 1
- Em 2012 a decisão do NAL é adiada no PET 2011-2015 e PETI 2014-2020;
- Em 2013 a ANA é privatizada.



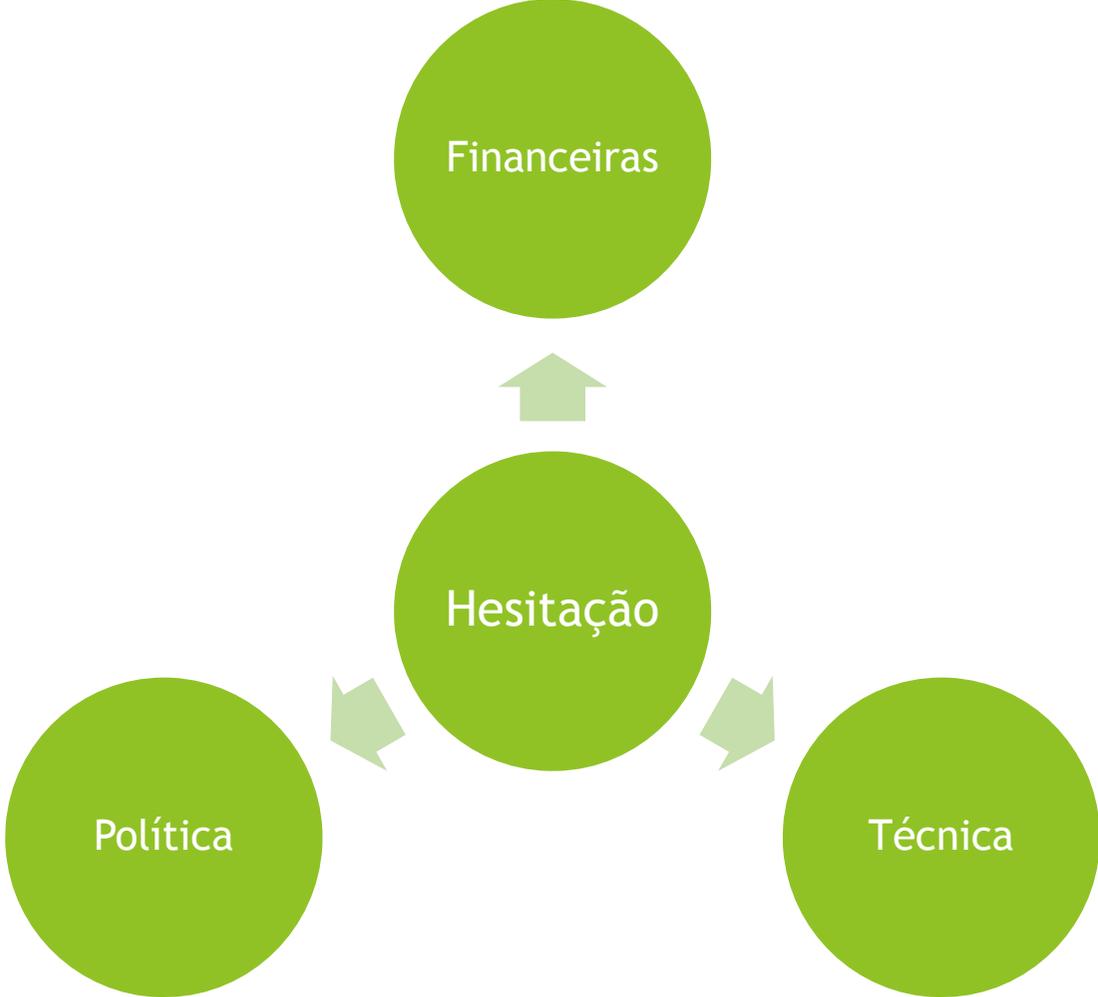
# Decisão e não decisão



# Os investimentos realizados nas últimas três décadas

- Investimento muito reduzido nas infraestruturas aeroportuárias, face ao conjunto das infraestruturas e das dos transportes em particular;
- Entre 1980 e 2009 os investimentos aeroportuários corresponderam a 0,04% do PIB, representando apenas 2,8% do investimento em infraestruturas de transporte no mesmo período, o mais reduzido de todos os modos de transporte, num período de claro domínio do modo rodoviário;
- Os principais investimentos foram realizados na extensão da pista do aeroporto da Madeira (Fundo de Coesão) e expansão do aeroporto do Porto e de Lisboa, nomeadamente na abertura do Terminal 2 neste último.

# As características do processo de (não) decisão



# O processo de (não) decisão

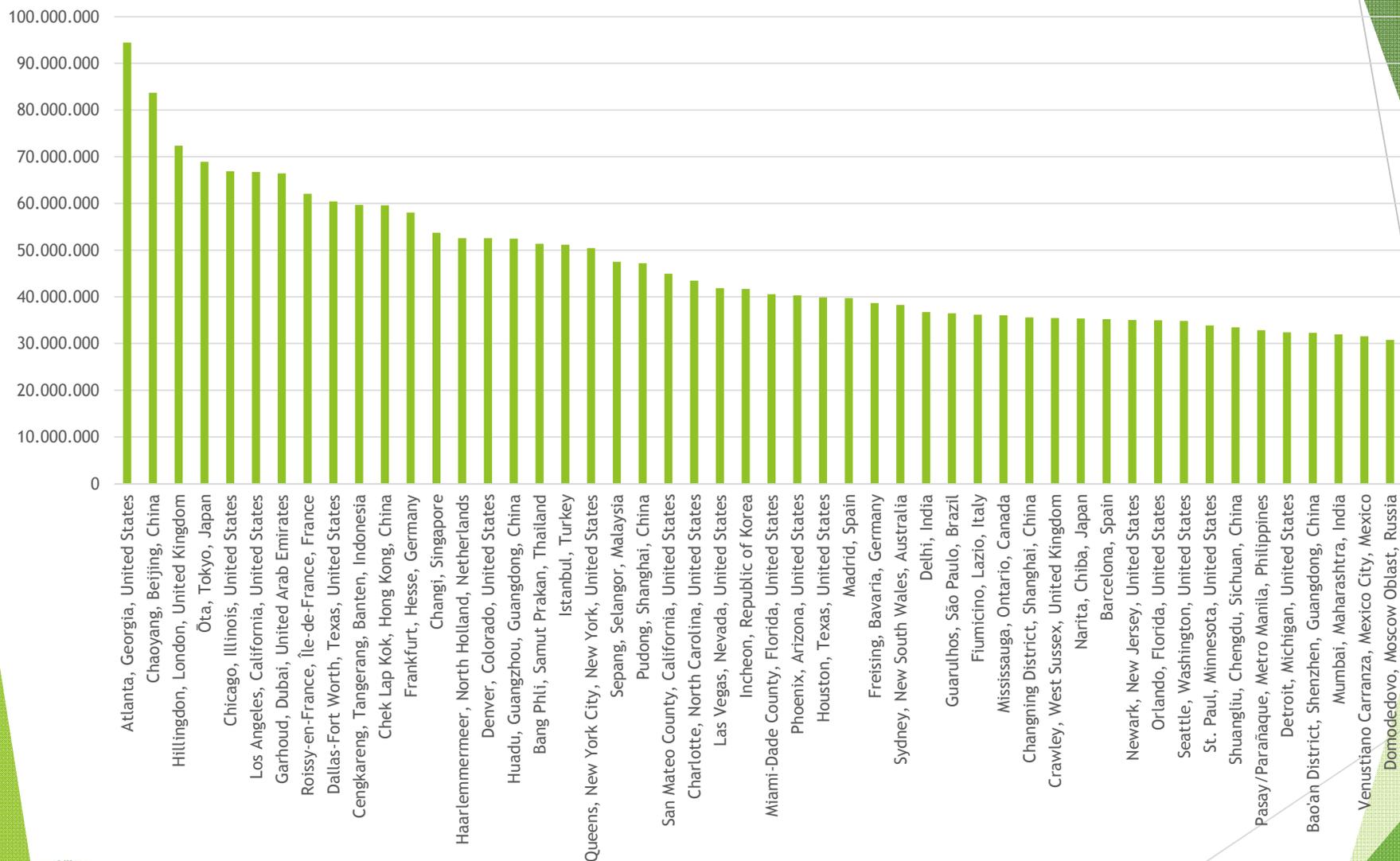
- A (não) decisão manifestou-se:
  - **Adiamento**, o processo ter-se arrastado por mais de quatro décadas é ilustrativo;
  - **Transferência da responsabilidade para os técnicos**, do qual a transferência para o LNEC foi o último exemplo;
  - **Transferência da responsabilidade para os privados**, a transferência para a ANA, agora uma empresa privada, VINCI Airports.

# Os custos não contabilizados da (não) decisão

- Os custos da (não) decisão:
  - **Expectativas frustradas:**
    - Privados - os proprietários e os investidores;
    - Públicos - os instrumentos de planeamento e de gestão do território, mas também das empresas públicas.
  - **Condicionamentos de uso de solo** em função das normas preventivas;
  - **Incongruência** introduzida nos diferentes instrumentos de planeamento e de gestão do território, de nível nacional, regional e local, mas também nos instrumentos de planeamento sectorial.
- **Há a necessidade de contabilizar estes custos**

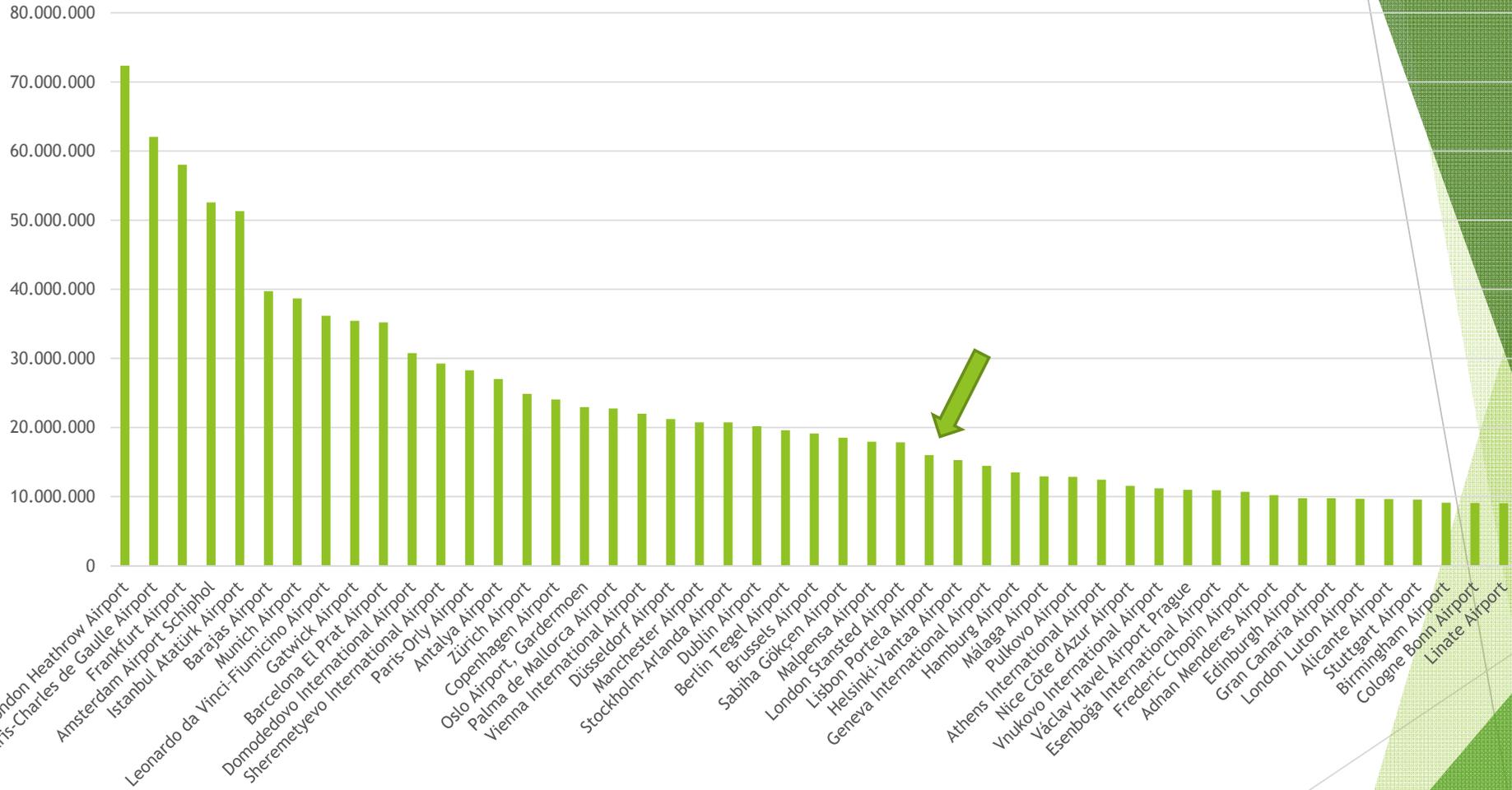
Mas precisamos mesmo de um novo aeroporto?

## 50 maiores aeroportos mundiais (passageiros), 2013



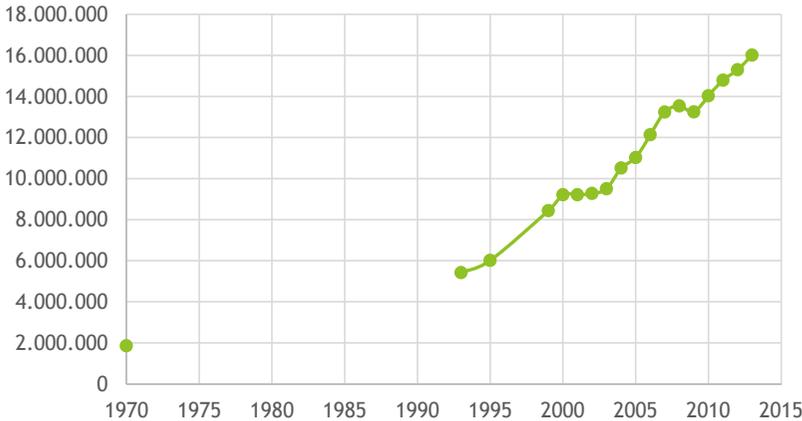
Fonte: IATA

### 50 maiores aeroportos europeus, 2013

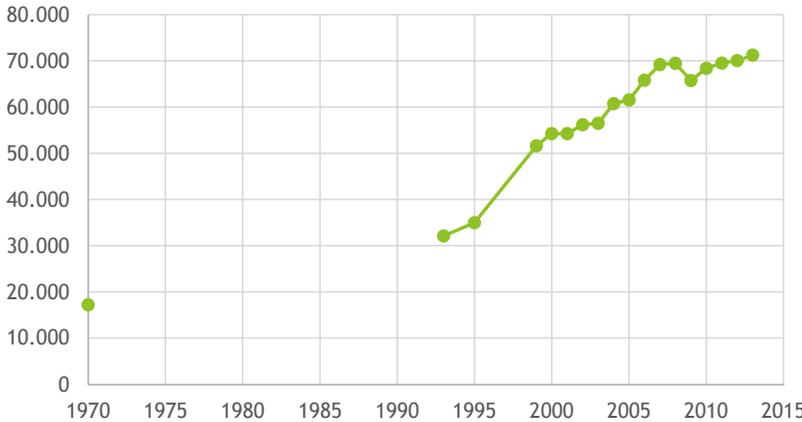


# Movimento comercial no aeroporto de Lisboa, 1970-2013

Movimento de passageiros

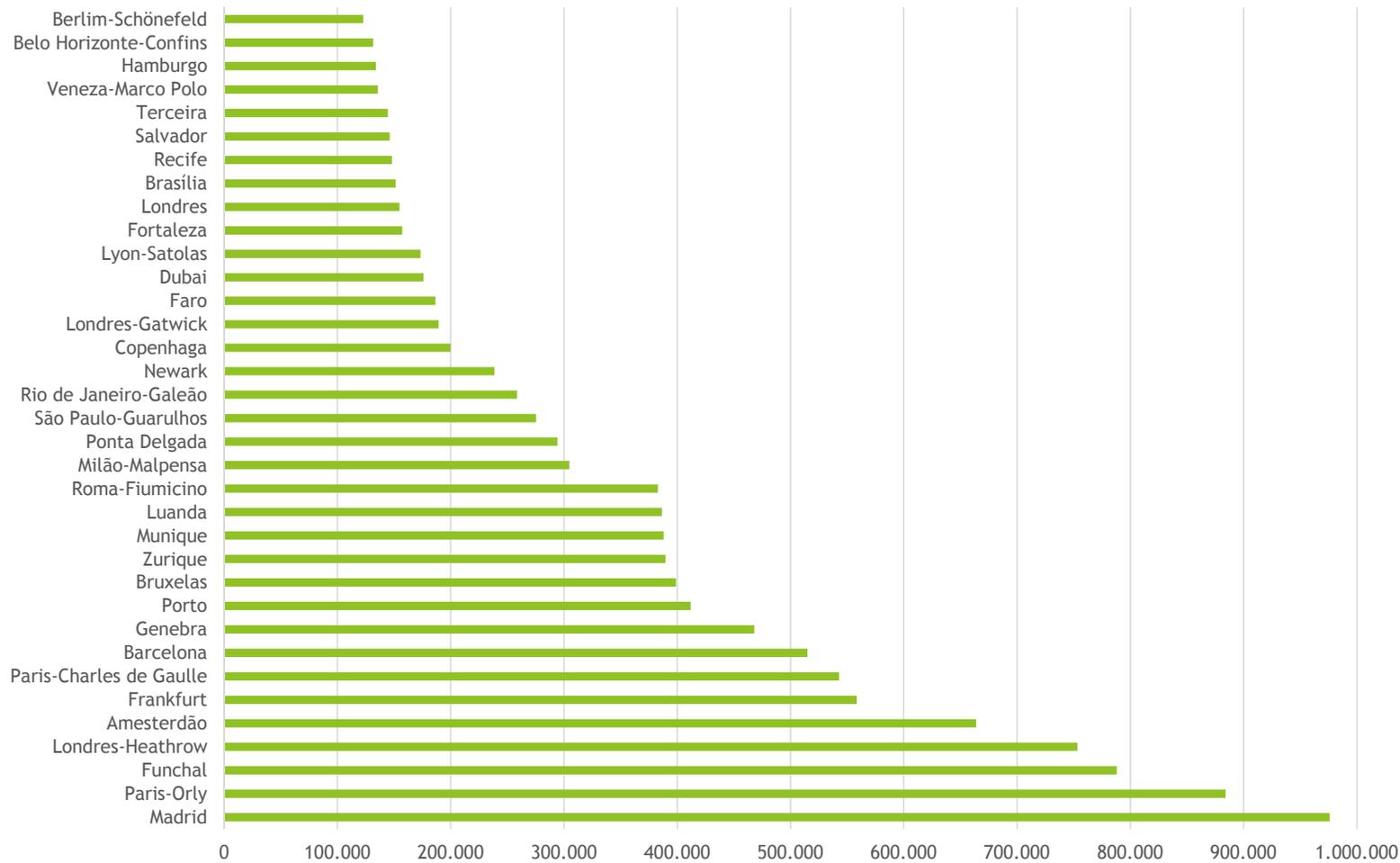


Movimento de aviões



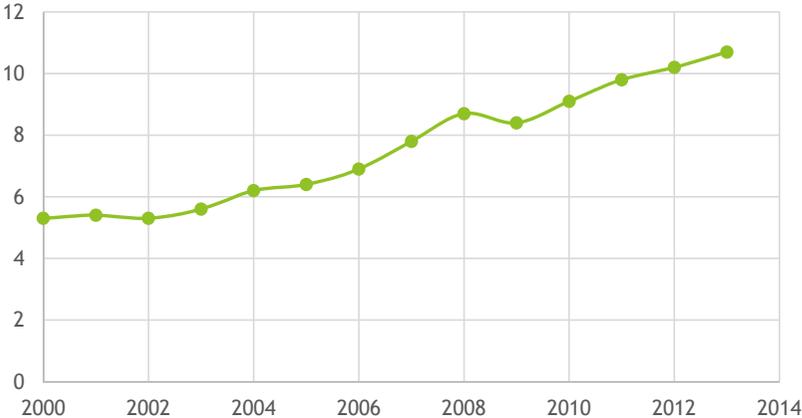
Fonte: INE

## Principais ligações à Portela, passageiros, 2013

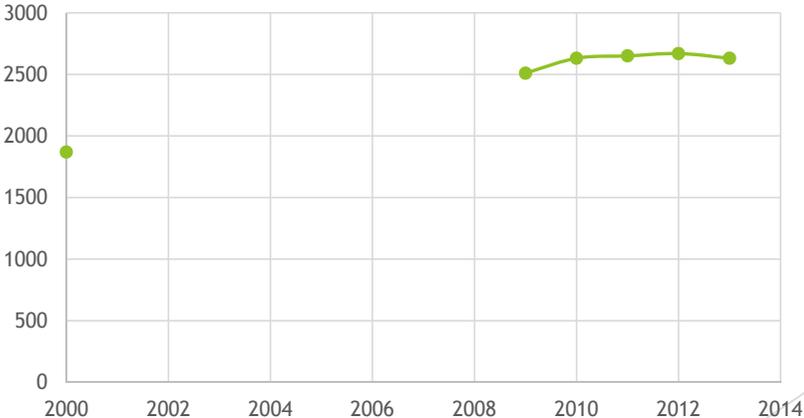


# Movimento comercial da TAP, 2000-2013

Passageiros Transportados

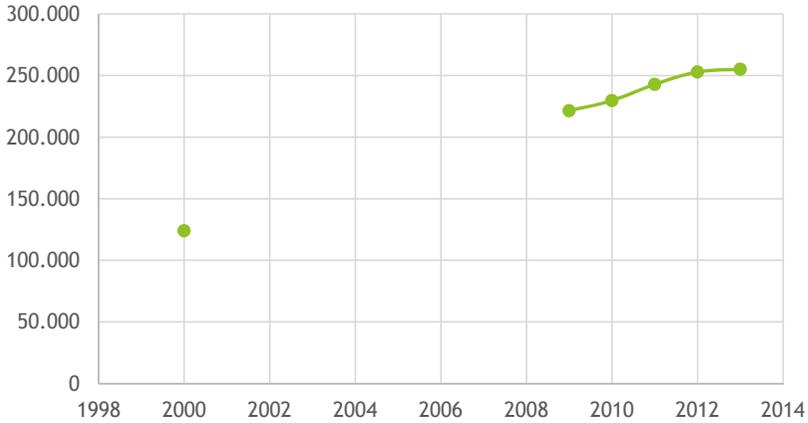


Distância média percorrida

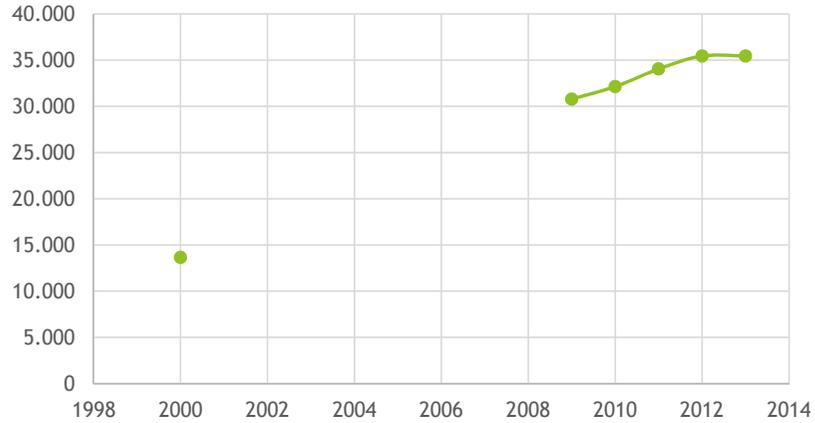


# Movimento comercial da TAP, 2000-2013

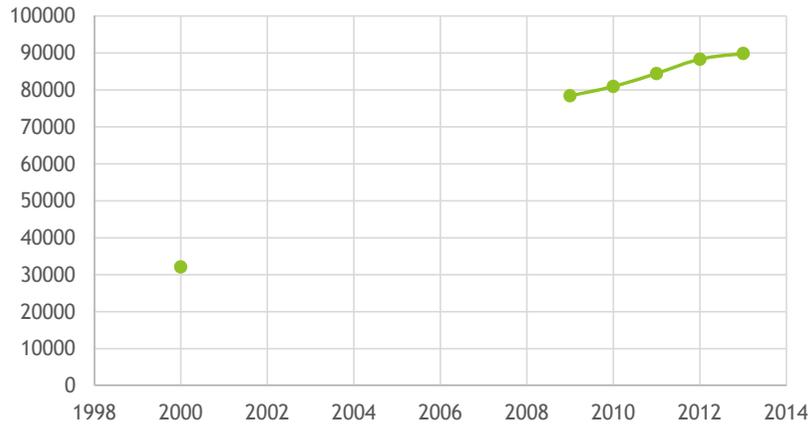
Horas voadas



Passageiro x km oferecido



Número de frequências

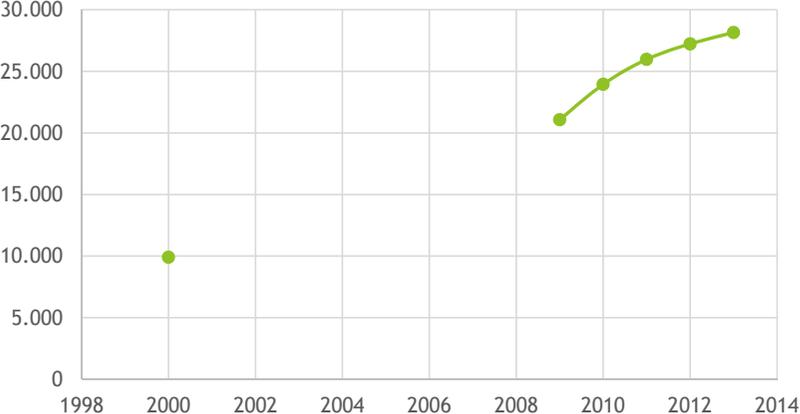


Fonte: TAP

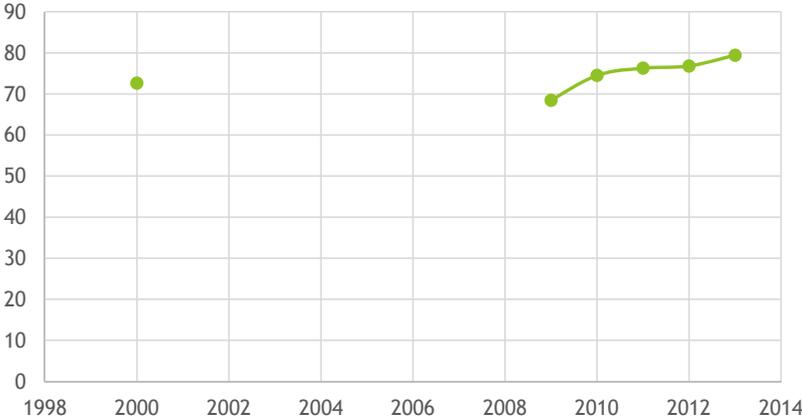


# Movimento comercial da TAP, 2000-2013

Passageiro x km transportados



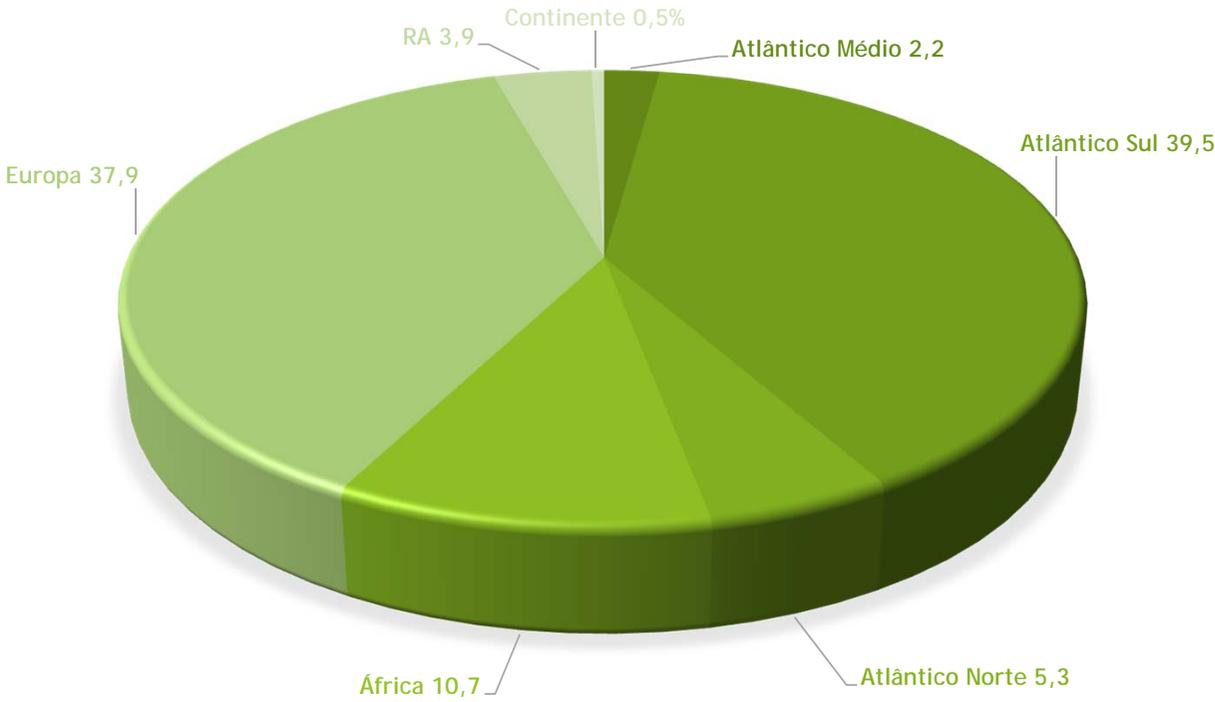
Taxa de ocupação



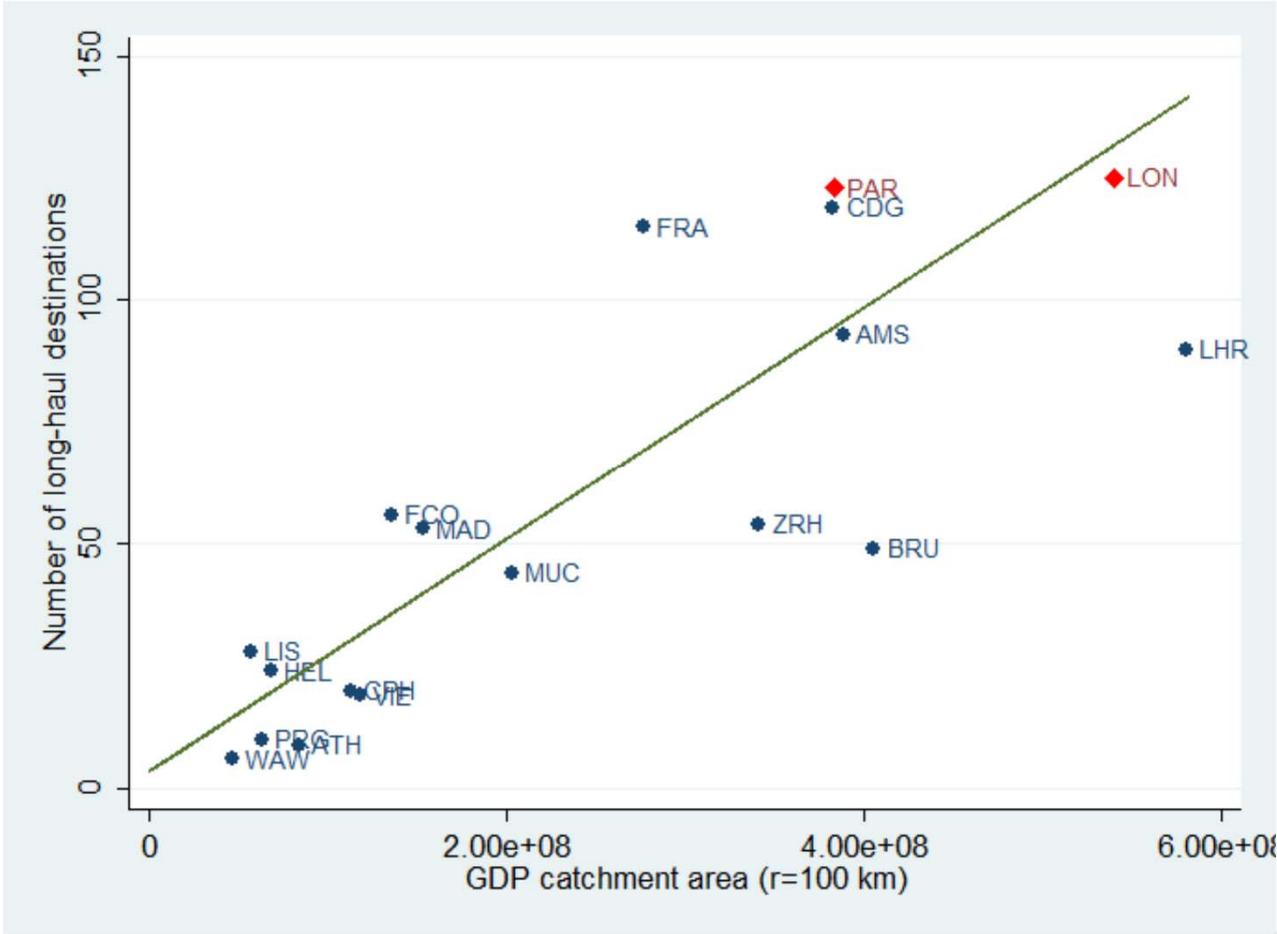
Fonte: TAP



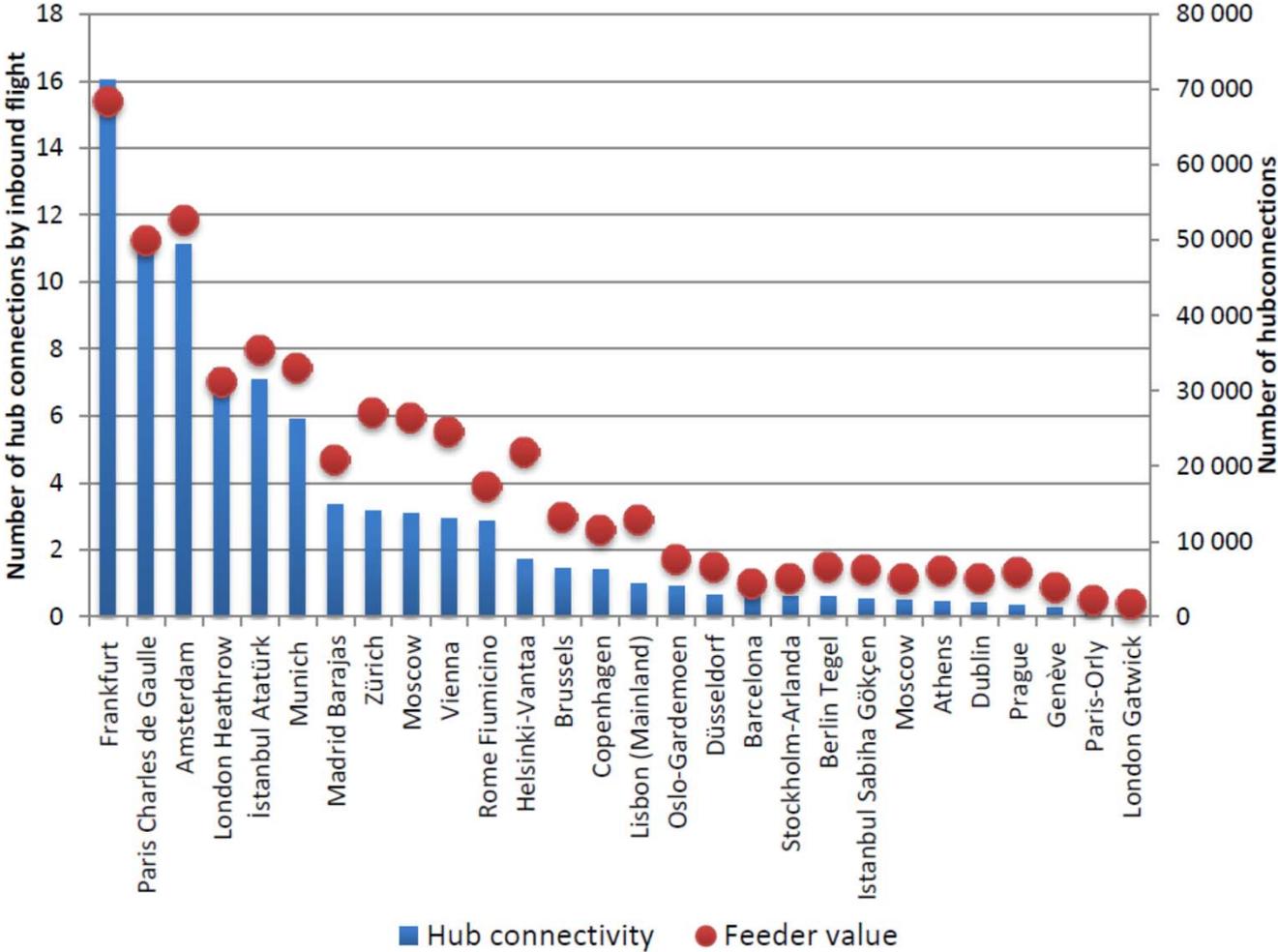
# Repartição por mercado da operação da TAP, 2013 (Passageiros x km)



# Relação entre o número de ligações intercontinentais e a área de influência do aeroporto



# Posição como *hub* aeroportuário



Fonte: OCDE (2014) Expanding Airport Capacity: Competition and Connectivity. OCDE, Paris

# Algumas questões



# As perguntas que necessitam de resposta

- Qual a visão estratégica para Portugal, para que se possa perceber qual o modelo aeroportuário para o território. O PNPOT apontava o NAL como nó para a internacionalização de Portugal.
- A visão da função do Aeroporto em Lisboa
  - Hub ou feader?
  - Que espaço de relação se pretende desenvolver?
- Associado a que modelo de negócio da companhia aérea que se estabelecerá em Lisboa
  - TAP ?
  - Outra carrier?
  - Low Cost ?



**U LISBOA** | UNIVERSIDADE DE LISBOA

**FCT**  
Fundação para a Ciência e a Tecnologia

**Obrigado**  
nunocosta@campus.ul.pt

# REFERÊNCIAS

- ▶ Coutinho, M.; Partidário, M. R. (2008) - “História de um processo de decisão: o novo aeroporto de Lisboa”, *Conferência Nacional de Avaliação de Impactes*, Beja, 22-24 Outubro.
- ▶ Henriques, M. C. (ed.) (2007) - *O erro da Ota e o futuro de Portugal*. Audioimprensa, Coimbra.
- ▶ MAOTDR (2008) - *Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território*. MAOTDR, Lisboa.
- ▶ Neufville, R.; Odoni, A. (2013) - *Airport Systems. Planning, design and management*. Mc Graw-Hill Nova Iorque.
- ▶ OCDE (2013) - *Expanding Airport Capacity under Constraints in Large Urban Areas*. OCDE, Paris.
- ▶ OCDE (2014) - *Expanding Airport Capacity: Competition and Connectivity*. OCDE, Paris.
- ▶ Pereira, A. M. (2013) - *Os Investimentos Públicos em Portugal*. FFMS, Lisboa.
- ▶ Porto, Manuel (2002) - *A Racionalização das Infraestruturas de Transportes: o TGV, a Ota e as Auto-Estradas*. Audioimprensa, Coimbra.
- ▶ Silva, J. A.; Gonçalves, J.; Correia, M.; Marreiros, S. (2013) - “A RELAÇÃO ENTRE O PROCESSO DE PLANEAMENTO DO AEROPORTO E O PROCESSO DE PLANEAMENTO REGIONAL - O CASO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA”, *IV Jornadas MOPT - A coerência entre as várias políticas e instrumentos e o seu contributo para a coesão territorial*. MOPT/CEG, Lisboa
- ▶ Gonçalves, J.; Marreiros, S. (2013) - “SIMULACROS DECISIONAIS EM GRANDES INFRAESTRUTURAS VOLATILIDADE, PERVERSIDADE E INCONSEQUÊNCIAS DO PROCESSO DO AEROPORTO DE LISBOA”, *IV Jornadas MOPT - A coerência entre as várias políticas e instrumentos e o seu contributo para a coesão territorial*. MOPT/CEG, Lisboa