

**Avaliação das opções estratégicas para o  
aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa**

**Relatório da Consulta Pública**  
**3ª fase da AAE: Avaliação de opções estratégicas**



Março de 2024

**Avaliação de opções estratégicas para o  
aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa**

# **RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA**

## **3ª fase da AAE: valiação de opções estratégicas**

### **Ficha Técnica**

#### **Coordenação-Geral**

Maria do Rosário Partidário

#### **Coordenadores de equipas técnicas**

Nuno Marques da Costa

Rosário Macário

Paulo Pinho

Teresa Fidélis

Fernando Alexandre

Raquel Carvalho

#### **Apoio técnico-administrativo**

Joana Cruz

Daniel André Silva

Março de 2024



## Relatório da Consulta Pública - 3ª fase da AAE: avaliação de opções estratégicas

A Comissão Técnica Independente (CTI) adotou uma estratégia de comunicação e envolvimento de atores desde o início do processo de AAE, que divulgou no Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD) em abril de 2023. Desde então manteve-se um processo contínuo de participação, permitindo a todos os interessados (individuais ou organizações) darem o seu contributo num processo totalmente aberto e transparente. Desta forma foram utilizados vários métodos e envolvidos distintos interesses e perspetivas sobre o problema em análise na AAE, tendo sido promovida a opinião informada e a aprendizagem do cidadão. A transparência e intensidade de participação pública no âmbito desta AAE tem sido frequentemente apontada como incomum no nosso país.

Concluindo-se em março de 2024 o mandato da CTI, e chegando ao final este processo de AAE mandatado pela RCM 89/2022, alterada pela RCM 86/2023, a última fase desta participação pública iniciou-se a 6 de dezembro de 2023 após a apresentação pública dos resultados preliminares da AAE, e manteve-se aberta até 26 de janeiro de 2024, tendo a CTI recebido um número total de 63 contributos subdivididos em 31 pronúncias de organizações e 32 de cidadãos. A CTI responde a todas as opiniões e argumentos que nos foram dirigidos, num total de 437 comentários, o que se inclui neste relatório de consulta pública.

Nas próximas páginas apresentam-se, para melhor facilidade de entendimento em formato matricial, as opiniões e argumentos que cada pronúncia contém, e a respetiva resposta da CTI aos mesmos. Após cada matriz, é introduzido em anexo o original dessa mesma pronúncia, permitindo validar a construção destas matrizes.

Saliente-se que, com exceção da pronúncia apresentada pela Magellan 500, que foi respondida ponto a ponto, em virtude da sua natureza (ver pág. 705 deste relatório), em todos os restantes comentários foram resumidos os pontos principais que exigiam esclarecimento e resposta .

Esta análise, tal como a restante documentação associada aos relatórios da CTI e respetivos anexos manter-se-á no domínio público, no site [Aeroparticipa.pt](http://Aeroparticipa.pt), até janeiro de 2025, e só encerrará se não tiver seguimento através de uma entidade gestora, tendo em conta que a CTI termina o seu mandato a 31 de março de 2024.

Apresenta-se de seguida a lista das pronúncias recebidas, e analisadas nas páginas seguintes:

Câmaras Municipais .....	1
- Câmara Municipal de Benavente	
- Câmara Municipal de Coruche	
- Câmara Municipal de Leiria	
- Câmara Municipal de Lisboa	
- Câmara Municipal de Odivelas	
- Câmara Municipal de Palmela	
- Câmara Municipal de Setúbal	
- Câmara Municipal de Vendas Novas	

APA / ICNF .....	68
- Agência Portuguesa do Ambiente	
- Instituto de Conservação da Natureza e Florestas	
ONGA .....	159
- Organizações Não Governamentais Ambientais - Arocha, Almargem, ANP, FAPAS, Geota, LPN, Quercus, Spea, ZERO	
CCDRA / CIMT .....	201
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo	
- Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo	
Particulares .....	213
- Ana Cabral	
- André Sá	
- António Coutinho	
- António Lemonde de Macedo	
- Bruno Monteiro	
- Carlos Henrique Lopes	
- Carlos Morais	
- Daniel Santos	
- Fernando Santos e Silva	
- Germano Martins e Luís Martins	
- Henrique Vieira, Joaquim Justino	
- João Coutinho, João Soromenho Rocha	
- José Alves, José Cardoso	
- José Luís Poças	
- Luís Antunes	
- Luís Fazendeiro	
- Luís Oliveira	
- Luís Rosa	
- Manuel Couto	
- Maria Lurdes	
- Nuno Zibaia	
- Paulo Cordeiro	
- Paulo Justino	
- Pedro Mirão	
- Pedro Reis	
- Pedro Vieira	
- Ricardo Palma	
- Rui Falcão	
- Silvino Pompeu	

Associações de Moradores .....345

- Associação de Proprietários da Mata do Duque
- Comissão de Proprietários da Quinta de Santo Estêvão

Outras Instituições .....357

- ADFERSIT - Associação Portuguesa para o Desenvolvimento dos Sistemas Integrados de Transportes
- Alverca - HUB Alverca-Portela
- Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo
- BA6 Sim - Queremos o Aeroporto Sacadura Cabral
- BA6 Não - Plataforma Cívica
- Cidadãos por Lisboa
- Confederação Geral dos Trabalhadores Portugueses -Setúbal
- Confederação Turismo de Portugal
- DHL
- Gabinete de Vereadores do Partido Comunista Português da Câmara Municipal de Lisboa
- Marina Tejo
- Ordem dos Arquitetos
- Rede para o Decrescimento
- Ryanair

ANA - Aeroportos de Portugal.....620

Magellan 500 .....709

## Comissão Técnica Independente

# RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA 3ª fase da AAE: avaliação de opções estratégicas

## CÂMARAS MUNICIPAIS

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
CM Alpiarça	<p>Indicam outros fatores locais a considerar na ponderação final como: “O território de Alpiarça tem dois Paús – zonas húmidas temperadas, protegidas por convénios internacionais e um deles está classificado como de Reserva Natural Local – o Paúl da Gouxa, a menos de 17Km a Sul, em linha reta do futuro Aeroporto de Santarém. “</p> <p>A avifauna presente e o fator turístico ligado à sua fruição, considerados já nos FCD’s anteriormente analisados, não são também displicentes.</p> <p>Sugere que a mitigação de alguns dos elevados/gravíssimos impactos negativos expectáveis nas OE4 e OE5, que incluem o Aeroporto de Santarém, podem e devem ser considerados, numa perspetiva de médio/longo prazo, como por exemplo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 – Construção da A13 entre Entroncamento e Almeirim;</li> <li>2 – Compensações ambientais que promovam a sustentabilidade da produção agrícola;</li> <li>3 – Orientação das aterragens e descolagens para eixos perpendiculares aos ventos dominantes;</li> <li>4 – Maior limitação de movimentos entre o pôr-do-sol e o nascer do sol, pelo seu impacto na avifauna residente;</li> <li>5 – Desburocratização de licenciamentos industriais e facilitação de desafetação da RAN e REN, para resposta rápida a pressão urbanística e/ou industrial;</li> <li>6 – Compensações ao Município, para investimento e gestão das redes municipais, com gestão própria ou concessionada, bem como das capacidades internas de resposta aos licenciamentos.</li> </ol>	<p>A sobreposição com áreas classificadas foi analisada a cinco níveis: polígono de implantação, faixa de 3km, cones de aproximação e saída, designados “cones de mil pés” e acessibilidades.</p> <p>O Paúl da Gouxa ainda não é contemplado na informação geográfica das áreas classificadas, disponibilizadas pelo ICNF.</p> <p>No entanto, os potenciais corredores de movimentos da avifauna englobam uma parte significativa da área do Paúl da Gouxa.</p> <p>Agradecemos o comentário – estas considerações sobre compensações são muito específicas e são justificadas em fase de projeto para a opção estratégica que vier a ser selecionada</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Refere a destruição de ecossistemas de montado como uma situação não ideal para a conservação dos ecossistemas florestais dependentes do sobreiro. No entanto aponta que qualquer situação de destruição de floresta será, obrigatoriamente, alvo de um procedimento de compensação, tal como se encontra previsto em legislação, resultando num número superior ou substancialmente de árvores plantadas.</p>	<p>Concorda-se com a afirmação.</p> <p>Já foram estabelecidas diretrizes/recomendações para a compensação decorrente de abate de sobreiros.</p> <p>O regime jurídico prevê a implementação de medidas, sendo que o Relatório do PT6 aponta tais medidas [Ponto 4.3., alínea f) do Relatório Síntese do PT6]</p>
<p>CM Benavente</p>	<p>Afirma que se a Opção Estratégica 3 for a selecionada para a implantação final do NAL, a Câmara Municipal de Benavente deixa claro o seu apoio a essa opção, apontando, no entanto, que o projeto final deverá acolher uma solução que permita garantir a máxima qualidade ambiental às suas populações.</p> <p>A presença e o efeito de áreas sob estatuto de classificação estrito, seja a Reserva Natural do Estuário do Tejo ou a rede Natura 2000 do Estuário do Tejo, se corretamente gerido e manejado, será garante suficiente para o necessário equilíbrio no processo de transformação do território que uma estrutura aeroportuária e respetivas acessibilidades sempre provoca.</p> <p>Avifauna: Verifica-se igualmente que em relação às rotas preferenciais para a movimentação da avifauna selvagem migradora, o polígono de implantação do NAL não é sobreponível a estas.</p> <p>Face à verificação destes dois factos, e ainda que estejamos neste caso perante vetores biológicos (avifauna selvagem) cuja definição de limite de movimento é volátil e de difícil estabelecimento, poderemos afirmar que no âmbito da Conservação da Natureza não existirá afetação direta dos territórios que suportam estas valências, havendo inclusivamente espaço para a realização de ações de gestão do território tendentes ao maneio e direcionamento da avifauna selvagem.</p>	<p>Agradece o comentário – a solução final será abordada na fase de projeto</p> <p>Concorda-se com a afirmação.</p> <p>Foram estabelecidas diretrizes/ recomendações para a monitorização contínua de áreas integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC) e ecossistemas afetados.</p> <p>Foram estabelecidas diretrizes/ recomendações para a monitorização contínua de Áreas Importantes para Aves (IBAs), locais de alimentação/repouso e nidificação das Aves e Implementação de medidas de segurança e monitorização de fenómenos de colisão das aves com as aeronaves (<i>birdstrike</i>), entre outras.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>No entanto, deverá ser acautelada a localização da futura cidade aeroportuária bem como das estruturas de acessibilidade, no sentido de garantir que estas valências se manterão intocadas.</p>	<p>Concorda-se com a afirmação.</p> <p>Foram estabelecidas diretrizes/ recomendações para a monitorização contínua de Áreas Importantes para Aves (IBAs), locais de alimentação/repouso e nidificação das Aves e Implementação de medidas de segurança e monitorização de fenómenos de colisão das aves com as aeronaves (<i>birdstrike</i>), entre outras.</p> <p>A localização da cidade aeroportuária e a estrutura de acessibilidades aplicam-se ao nível do projeto.</p>
	<p>Indica que: “se a Solução Base não apresentará, à primeira vista, constrangimentos evidentes e dependerá essencialmente da posição dos municípios por ela abrangidos, a opção pela Solução Variante implicaria uma reformulação profunda do perfil da EN118 no troço referido, via integrada na Rede de Distribuição Principal, implicando também diretamente com a rede Natura 2000 por via do atravessamento da Ribeira das Enguias.”</p>	<p>A sobreposição das acessibilidades com áreas classificadas foi analisada no PT4 – Anexo, Quadro 7, Página 33.</p> <p>A avaliação do seu impacto e possíveis constrangimentos aplica-se ao nível do projeto.</p> <p>As ligações rodoviárias à nova localização aeroportuária que venha a ser escolhida pelo governo, só irão estabilizar com o desenvolvimento dos respetivos projetos e Estudo de Impacte Ambiental.</p>
	<p>Florestas e SAF de sobreiro: O polígono de implantação previsto na OE3 apresenta para o descritor Floresta, um conjunto de tipologias bastante diferenciado que, baseado na COSc 2018 (COS prev 2023), poderá ser grosseiramente identificado como contendo áreas sem vegetação, de vegetação herbácea espontânea, matos, pinheiro-manso, eucalipto ou de sobreiro e azinheira. Destas tipologias de ocupação do solo, as que se encontram mais presentes são os matos e vegetação herbácea espontânea, o eucaliptal e o pinhal.</p> <p>Quanto à ocorrência de sobreiros, numa tipologia de floresta de sobreiro, vulgo montado, ou sistema agroflorestal com sobreiro, esta resulta numa área de 765 hectares, correspondente a 22,7% da área</p>	<p>A avaliação dos sobreiros, em hectares, teve como base de informação a Carta de Uso e Ocupação do Solo 2018, permitindo a comparação entre OEs. As classes da COS 2018 representam o uso e/ou ocupação do solo dominante. A verificação de campo e do estado sanitário devem ser recomendações reencaminhadas pela AAE para o nível de avaliação de projeto.</p>



Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>total do polígono de implantação, com um número estimado de 42.000 exemplares a ocorrerem dentro do polígono de implantação, que na atual versão possui uma área total de 3.371 hectares.</p> <p>Importa referir que nesta fase não é feita qualquer referência quer ao estado sanitário relativamente à afetação por fungos que ocorrem na região como o <i>Biscogniauxia mediterranea</i> ou <i>Phytophthora cinnamomi</i> ou insectos como a Cobrilha-da-cortiça <i>Coroebus undatus</i>, ou ao estágio de desenvolvimento dos espécimes.</p> <p>endo certo que estas manchas de ocorrência de sobreiros se localizam maioritariamente nas zonas periféricas do polígono de implantação, outras estão situadas bem no seu miolo, sendo expectável a sua destruição com a construção das instalações aeroportuárias.</p>	
	<p>Neste sentido, a proposta mais razoável para o estabelecimento da acessibilidade rodoviária ao polígono de implantação do NAL será, do nosso ponto de vista, aquela que aponta para a realização de um acesso novo, isto é, a Solução Base, ou outra que se baseie nos mesmos pressupostos.</p>	<p>Comungando das preocupações expressas, devemos referir que as ligações rodoviárias à nova localização aeroportuária que venha a ser escolhida pelo governo, só irão estabilizar com o desenvolvimento dos respetivos projetos e Estudo de Impacte Ambiental.</p>
	<p>Quanto à Acessibilidade Ferroviária e tendo como ponto de partida o que se encontra estabelecido no Plano Ferroviário Nacional e em vários dos seus cenários modelados, a acessibilidade ferroviária ao polígono de implantação do NAL no CTFA, realizar-se-á através da integração na LAV Porto-Lisboa, com ligação à LAV Lisboa-Évora-Caia e à nova Travessia Ferroviária do Tejo, vulgarmente conhecida por Terceira Travessia do Tejo (TTT) ou simplesmente a esta última LAV.</p> <p>No caso de ficar estabelecido que a ligação será somente à LAV Lisboa-Évora-Caia, o ramal de ligação ao CFTA terá uma penetração apenas a sul do polígono, constituindo a estação de chegada ao NAL uma tipologia de Estação Terminal. Caso venha a prevalecer a ligação LAV Porto-Lisboa com entrada a sul pela TTT, a estação de</p>	<p>As ligações ferroviárias à nova localização aeroportuária que venha a ser escolhida pelo governo, só irão estabilizar com o desenvolvimento dos respetivos projetos e Estudo de Impacte Ambiental.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>serviço ao polígono do aeroporto terá uma tipologia de Estação de Passagem.</p> <p>Tratando-se em ambos os casos de situações que não conhecem ainda uma decisão final e que se encontram dependentes de um plano terceiro (Plano Ferroviário Nacional), julgamos não existir espaço para uma definição preferencial, sendo certo que consideramos a ferrovia como um elemento fulcral para a acessibilidade multimodal do Novo Aeroporto de Lisboa.</p> <p>1. Que caso a opção Campo de Tiro da Força Aérea em Samora Correia seja escolhida, as vias rodoviárias serão insuficientes para escoar o trânsito e, assim, a Câmara Municipal de Benavente irá reivindicar um conjunto de intervenções no território, ao nível das infraestruturas viárias, nomeadamente, na Estrada Nacional 118, na ligação Porto Alto -Alcochete;</p>	
CM - Coruche	<p>Em termos de acessibilidades, analisando o Relatório Ambiental-Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias, observa-se a ausência da criação de qualquer nova infraestrutura ou melhoria da acessibilidade do Município de Coruche, nas opções estratégicas relativas ao CTA e VNO, sendo que as acessibilidades estão apenas dirigidas para a AML.</p> <p>O Município considera que atualmente a rede ferroviária convencional está em clara subvalorização por parte da Administração Central. Todas as Opções Estratégicas consideram a construção da nova Linha do TGV (exceção da opção Santarém) com acesso ao NAL, verificando-se que as Opções Estratégicas de CTA e VNO têm ligação com a nova Linha do TGV a sul. Estando o Município de Coruche a norte dessas opções e não havendo no Relatório nenhuma proposta ou sugestão que posse por modernizar a linha convencional, consideramos estar perante uma oportunidade perdida o que aumentará ainda mais a dicotomia urbano/ rural, pelo que consideramos que caso a decisão recaia sobre o CTA ou VNO, a Linha de Setil-Vendas Novas deve ser alvo de uma intervenção que a potencie no futuro e a torne num meio de transporte complementar</p>	<p>Regista-se e agradece-se o parecer favorável da CM de Coruche ao Relatório Ambiental.</p> <p>Reconhecendo a pertinência das questões levantadas, as ligações rodoviárias e ferroviárias ao município de Coruche, e aos restantes municípios envolventes, só poderão ser devidamente equacionadas na fase posterior dos projetos aeroportuário e de acessibilidades, e em sede de estudo prévio, projeto aeroportuário e Estudo de Impacte Ambiental. Nesta fase de avaliação estratégica, apenas se consideraram as ligações diretas, e mais próximas das localizações aeroportuárias em análise, às infraestruturas de transportes existentes, programadas ou planeadas.</p> <p>Com efeito, o estudo da procura futura de tráfego rodoviário constante do PT3 Anexo 2, contém para a rede principal, que apenas toca o Concelho de Coruche, a procura gerada por OE, com as matrizes</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>de ligação entre o Município de Coruche, Salvaterra de Magos, Cartaxo, com o NAL e a AML. Tal melhoria da acessibilidade ferroviária resultaria numa diminuição da emissão de gases com efeito de estufa provocados pelo transporte rodoviário, o que contribuiria de forma assinalável para atingir as metas relativas à adaptação às alterações climáticas.</p> <p>No que toca a acessibilidades rodoviárias existentes, o Município de Coruche segundo o Relatório usufrui da EN 119 e EN 251 para aceder ao NAL, porém atualmente já se verifica um intenso fluxo rodoviário na EN119, principalmente de transporte de mercadorias. Com a implantação da nova infraestrutura aeroportuária e o correspondente dinamismo e implantação de novas empresas/indústrias, a EN 119 não dará uma resposta adequada ao aumento de tráfego rodoviário, pelo que se considera fundamental <i>retomar o projeto de finalização do troço IC 13; Infantado - Alter do Chão com a maior brevidade possível e fundamentalmente conectar este projeto de forma clara ao NAL</i>, no que se considera ser uma opção da máxima importância para a promoção da coesão territorial do país e para que exista uma rede alternativa e modernizada que dê resposta ao aumento do fluxo rodoviário que obviamente se sucederá, como é referido em diversas partes do Relatório Ambiental, ex: <i>Quadro 26 - Matriz de oportunidades e riscos - FCD3 Saúde Humana e Viabilidade Ambiental p. 104 - "Aumento do tráfego rodoviário e ferroviário decorrente de novas infraestruturas de transportes..."</i>.</p> <p>Quanto à ferrovia deveria ter existido um esforço no sentido de melhorar a rede existente, melhorando o serviço da Linha Setil-Vendas Novas, atualmente apenas usada para fins de transporte de mercadorias. Seria igualmente importante reativar-se o transporte de passageiros, principalmente fluxos de passageiros vindos da Linha do Norte, já que a Linha de Setil-Vendas Novas passa perto das OE's consideradas viáveis para a construção do NAL.</p>	<p>Origem / Destino apresentadas nas págs. 37-40 e os graus de saturação na rede apresentados nas figuras das págs. 43-51.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>O Município de Coruche considera a OE 6 associada ao Campo de Tiro de Alcochete como a única opção capaz de exponenciar a conectividade do território e que mais incrementara a macroeconomia regional e a coesão territorial.</p> <p>O Município de Coruche salienta que a OE 6 -CTA afeta positivamente o nosso concelho, trazendo um impacto sócio-económico e significativo. (...) Para assegurar o HUB intercontinental, a opção CTA é a mais viável pelo que se considera a mais adequada aos interesses de médio e longo prazo e ao desenvolvimento estratégico do país. (...) O Município de Coruche emite parecer favorável ao Relatório Ambiental.</p>	Regista-se e agradece-se o comentário
	<p>Vendas Novas: Nesta situação o impacto seria mais relevante para a população, apesar de, segundo dados da CTI o ruído estar dentro dos limites legais, não afetando estas populações de forma significativa. Neste ponto, o Município tem algumas reservas, já que estamos perante aglomerados de baixa densidade, caracterizados por população idosa. O relatório refere uma “Redução substancial da população exposta a níveis de ruído acima dos valores limite de exposição e à poluição do ar decorrentes da atividade aeroportuária”, contudo, indica também “Aumento do tráfego rodoviário e ferroviário decorrente de novas infraestruturas de transporte, com potencial agravamento da qualidade do ar e ruído... num território que não tem problemas significativos de ruído e qualidade do ar”. Caso a OE Vendas Novas seja a escolhida, deve ter-se em atenção a superfície de aproximação/descolagem principalmente no que respeita a voos noturnos (0h-6h), cumprindo o exigido por lei de 26 voos durante esse período e condicionado os níveis de ruído das aeronaves utilizadas, principalmente pelos impactos no aglomerado das Fazendas da Arriça que dista 10,5 km em relação à “cabeceira da pista”.</p>	Agradece o comentário – A AAE aponta um conjunto de medidas no sentido de acautelar o cumprimento dos requisitos legais sobre ruído e qualidade do ar da da opção estratégica que vier a ser selecionada
	Tendo em conta, as 2 OEs em análise, verificou-se que, conforme orientação das pistas (Norte-Sul ou vice-versa), a OE Campo de Tiro	Regista-se e agradece-se o comentário.

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>de Alcochete e a OE Vendas Novas afetam o Município no que respeita a “superfície de aproximação e superfície de descolagem”, que quando ocorre a norte do NAL influencia parte da população e biodiversidade existente a sul do Município, particularmente na Freguesia do Biscainho, caso a opção escolhida seja CTA ou na Freguesia da Branca caso seja VNO.</p> <p>O Relatório refere neste ponto “Sobreposição... ..dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado; Sobreposição moderada dos cones de aproximação e saída com potenciais corredores migratórios”, este cenário tende a ser observado no Município, contudo o seu impacte não é significativo.</p> <p>Indica que: “Quanto à OE de Vendas Novas, apesar da área não afetar nenhum Espaço Natural Classificado no atual PDM de Coruche, a orientação das pistas quando utilizada a norte iria afetar a área correspondente à Ribeira de Lavre, que apresenta alguma nidificação, pelo que aves sedentárias e algumas migratórias, iriam sofrer alguma perturbação no seu ecossistema.”</p>	<p>Os potenciais corredores de movimentos da avifauna englobam uma parte desta área que está assim incluída na grande mancha de aves migratórias.</p>
<p>Leiria – Moção apresentada pelo Grupo Municipal do PS</p>	<p>(...) a comissão técnica independente (CTI) utilizou o método de análise "Alice No País das Maravilhas", por ter em conta as acessibilidades que podem vir a existir e não as que existem.</p> <p>Santarém acaba por descer no ranking de opções e ser considerado “inviável” por razões de segurança aeronáutica e pela eterna discussão da distância a Lisboa – embora os promotores tenham comprovado que seria mais rápido chegar de comboio à capital a partir do Ribatejo do que do lado Sul do Tejo, nomeadamente de Alcochete (e que obriga à construção de uma terceira travessia sobre o Tejo em Lisboa).</p>	<p>Por definição, uma AAE tem como horizonte o médio e o longo prazo. Seria sim uma grave lacuna metodológica não considerar, a par de todas as infraestruturas existentes (e ao contrário do que é afirmado) todos os investimentos que estão em curso, ou que já se encontram programados de acordo com documentos oficiais.</p> <p>Mesmo para as acessibilidade rodoviárias, com as infra-estruturas existentes, CTA estaria mais perto do que Santarém. Santarém é servida pela Linha do Norte que tem níveis elevados de saturação, como é sabido, e pela A1 que também está fortemente saturada, designadamente na aproximação à cidade de Lisboa.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		<p>Ao considerar melhorias nos acessos existentes a Santarém também deveríamos considerar melhorias nos acessos a outras opções estratégicas</p> <p>A Terceira Travessia do Tejo é um projeto constante do Plano Ferroviário Nacional, enquanto peça fundamental da rede nacional, pelo que os respetivos custos de investimento não deverão ser imputados a qualquer localização aeroportuária em análise.</p>
CM – Lisboa	<p>Atenta à natureza e complexidade do procedimento em análise, consideram-se redutoras as competências acometidas à CMLisboa enquanto agente de Governança, devendo também ter-se em conta as atribuições previstas no Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei Nº 75/2013, de 12 de setembro, designadamente as responsabilidades do município de Lisboa em matéria de transportes e acessibilidades e ambiente. (pp. 6 e 7)</p>	Correto, será revisto.
	<p>São inequívocos os impactos ambientais (sobretudo nos descritores ruídos e qualidade do ar) que a atual operação e enorme procura do AHD traz para a população de Lisboa, afetando negativamente a sua qualidade de vida.</p>	Regista-se e agradece-se o comentário
	<p>A CM Lisboa considera que deve ser encontrada uma resposta urgente e duradoura que aumente a capacidade aeroportuária de Lisboa, a qual integre as indispensáveis infraestruturas de mobilidade e transporte que garantam uma acessibilidade rápida e cómoda ao centro de Lisboa, assente em transportes públicos de passageiros e mercadorias, tendo em conta os racionais distância-tempo, distância-custo e número de transbordos.</p>	Regista-se e agradece-se o comentário
	<p>A população de Lisboa não pode continuar a ser penalizada pelo perpetuar da atual situação, impondo-se uma decisão célere para a escolha de uma solução duradoura que responda às necessidades atuais e futuras de um Hub Aeroportuário em Lisboa.</p>	Regista-se e agradece-se o comentário

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Uma avaliação integrada que contemple os impactos ambientais nos cenários futuros, tendo em conta não só as opções estratégicas em avaliação, como também as infraestruturas de acesso ao espaço aeroportuário presentes na cidade.</p>	<p>Agradece-se o comentário.</p>
	<p>No entanto, a componente ambiental nesta fase de estudo não considera qualquer avaliação de ambiente e sustentabilidade, situação que deve ser corrigida.</p>	<p>A AAE incorpora questões de ambiente e sustentabilidade</p>
	<p>Programa de Ação de Ruído 2014 – 2017 e do Programa de Ação de Ruído 2018 – 2023, cada um com 5 anos de vigência, da responsabilidade da operadora cuja implementação tarda em acontecer.</p> <p>A CTI deveria assim ter avaliado o cumprimento da execução física e financeira destes dois programas, incluindo os recentes “Programa Bairro 1a fase edifícios de usos sensíveis não habitacionais (escolas e hospitais)” e “Programa Bairro 2a fase edifícios de usos sensíveis residenciais”, fundamentais para compatibilizar a operação do AHD com um ambiente acústico qualificado.</p>	<p>Agradece-se o comentário. A implementação dos programas de Ação de Ruído previstos no programa de ação ambiental da ANA encontram-se fora do âmbito da AAE. Contudo foram assinalados e colocados de novo em cima da mesa no relatório de curto prazo.</p>
	<p>Manutenção do AHD em regime dual, como previsto na OE6 AHD + CTA, deve ponderar a operação do AHD como aeroporto de proximidade/City.</p>	<p>Face à incerteza associada às futuras tecnologias aeronáuticas, e considerando que a pista existente no AHD só poderá considerar a sua desativação quando existirem duas pistas em pleno funcionamento num novo aeroporto, julga-se estrategicamente mais adequado deixar como cenários possíveis a reconversão do espaço atualmente ocupado pelo AHD ou a sua manutenção eventual como um aeroporto de proximidade. A CTI reconhece, contudo, tal como a CM Lisboa, que a população de Lisboa não pode continuar a ser penalizada pelo perpetuar da atual situação.</p> <p>Do ponto de vista do planeamento aeroportuário foi assinalado no PACARL que é prejudicial às</p>



Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		<p>companhias aéreas terem de dividir os seus recursos em duas infraestruturas, pelo que é desejável que a maioria das companhias se concentre no NAL para rentabilização do investimento, até que uma decisão sobre o destino do AHD seja tomada.</p>
	<p>Todavia, no mesmo relatório não é clara a avaliação dos impactes ambientais espectáveis no município de Lisboa, resultantes da construção/exploração de novas infraestruturas, sejam rodoviárias, sejam ferroviários (acessos), associados às diferentes opções estratégicas, incluindo a quantificação da população afetada pelo atravessamento destas vias, assim como os impactes sobre áreas sensíveis da cidade e as suas interdependências.</p> <p>Ainda no que se refere às infraestruturas rodoviárias, novas/a construir e as já existentes/em funcionamento, a metodologia de cálculo dos tempos de ligação rodoviária entre as diferentes opções da localização do futuro aeroporto e Lisboa contemplou apenas os volumes de procura nos acessos ao aeroporto, sem considerar o impacto na alteração da procura da rede de infraestruturas existente, o que pode ter resultado numa determinação irrealista dos tempos de percurso entre Lisboa e as várias opções em análise.</p> <p>Este mesmo considerando aplica-se às ligações ferroviárias, uma vez que se refere às velocidades médias de circulação de 230 e 170 km/h para a rede de alta velocidade e convencional, respetivamente, o que apenas será compatível com uma alteração da infraestrutura existente e sem ter em consideração a atual oferta de transportes.</p> <p>É necessário avaliar os impactes associados às novas infraestruturas a construir, quer rodoviárias, quer ferroviárias, para os acessos às diferentes opções, ao nível da mobilidade e transporte, com impacte direto em Lisboa.</p>	<p>Reconhecendo a pertinência das questões levantadas, o estudo do impacto do funcionamento das ligações rodoviárias e ferroviárias no (e ao) município de Lisboa, e afinação das respetivas metodologias, só poderão ser devidamente equacionados nas fases posteriores de projeto e de Estudo de Impacte Ambiental. Nesta fase de avaliação estratégica, apenas se consideraram as ligações diretas, e mais próximas das localizações aeroportuárias em análise, às infraestruturas de transportes existentes, programadas ou planeadas na Região de Lisboa.</p> <p>Ainda assim, o estudo da procura futura de tráfego rodoviário constante do PT3 Anexo 2, contém para a rede principal que serve a cidade de Lisboa, a procura gerada por OE, com as matrizes Origem / Destino apresentadas nas págs. 37-40 e os graus de saturação na rede apresentados nas figuras das págs. 43-51.</p>
	<p>Aponta que no relatório não é clara a avaliação dos impactes ambientais espectáveis no município de Lisboa, resultantes da construção/exploração de novas infraestruturas, sejam rodoviárias,</p>	<p>Agradece-se o comentário.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>sejam ferroviários (acessos), associados às diferentes opções estratégicas, incluindo a quantificação da população afetada pelo atravessamento destas vias, assim como os impactes sobre áreas sensíveis da cidade e as suas interdependências.</p>	<p>O mesmo é pertinente em sede de AIA</p>
	<p>Na avaliação do indicador ambiente sonoro afeto à cidade de Lisboa, mencionado no documento PT4 Ambiente – Anexo 1, ponto 2.2 ambiente sonoro, é feita a referência ao Plano de Ação de Ruído, elaborado pelo município de Lisboa, o qual foi desenvolvido com o objetivo de apresentar o diagnóstico da cidade em termos de tráfego rodoviário e as inerentes propostas de medidas de gestão municipal, e não descrito para avaliar o ruído gerado nem pelo tráfego aéreo nem por grandes infraestruturas de transporte rodoviário ou ferroviário que atravessam o município.</p> <p>Assim sendo, considera de carácter obrigatório a realização de uma avaliação integrada que comtemple os impactes ambientais nos cenários futuros, tendo em conta não só as opções estratégicas em avaliação, como também as infraestruturas de acesso ao espaço aeroportuário presentes na cidade.</p>	<p>O ponto 2.2 tem como propósito fazer um enquadramento das características do ambiente sonoro de cada município. Daí recorrer-se aos mapas de ruído de cada município.</p> <p>A avaliação integrada será objeto de avaliação em sede de projeto para a opção que vier a ser selecionada.</p>
	<p>O documento “Relatório da Análise de Curto Prazo”, datado de dezembro de 2023, incluído no PT2 - Anexo 10, apresenta soluções expeditas e imediatas para a melhoria operacional do AHD e resposta às necessidades de transporte de passageiros, carga e de aeronaves, a curto prazo. No entanto, a componente ambiental nesta fase de estudo não considera qualquer avaliação de ambiente e sustentabilidade, situação que deve ser corrigida.</p>	<p>O relatório de curto prazo considerou uma análise ambiental relativa às questões mais relevantes (Veja-se relatório de curto-prazo, pgs 20-23 e 46-46)</p>
	<p>Refere que a CTI não refere a este propósito a existência do Programa de Ação de Ruído 2014 – 2017 e do Programa de Ação de Ruído 2018 – 2023, cada um com 5 anos de vigência, da responsabilidade da operadora cuja implementação tarda em acontecer.</p>	<p>Regista-se e agradece-se o comentário.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
CM - Odivelas	<p>Considera-se pertinente e apropriado o teor e profundidade das diversas matérias patentes neste relatório. As diferentes dimensões da sustentabilidade estão manifestamente presentes no Relatório Ambiental, bem como a integração e transdisciplinaridade de várias áreas do conhecimento</p>	<p>Regista-se e agradece-se o comentário</p>
CM - Palmela	<p>No “Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1” [ficheiro: PT3_Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1.pdf], na página 43, a “Figura III.2 - Rede Ferroviária Nacional (Fonte: PFN 2022)”, referente ao mapa com Plano Ferroviário Nacional, não fica clara a data da aprovação/entrada em vigor do respetivo plano.</p> <p>No mesmo anexo/ficheiro, na página 45, a “Figura III.4 - Esquema da rede ferroviária modelada (PTV-VISUM)”, não fica claro se na via férrea convencional, o traçado apresentado (ver circunferência amarela), corresponde ao Plano Regional de Ordenamento do Território de Oeste e Vale do Tejo e se existe necessidade de o transpor para a presente revisão do Plano Diretor Municipal (PDM) de Palmela.</p> <p>Ainda no mesmo anexo/ficheiro, na página 49, na “Figura III.8 – Proposta Variante (CV) para a solução aeroportuária Montijo”, são identificados traçados de ligação ferroviária à localização na Base Aérea Montijo, nos quais um interfere com a denominada “Terra dos Caramelos”, área estruturante secundária do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (cf. segunda figura infra).</p> <p>Ainda reportando acerca do mesmo anexo/ficheiro, na página 58, “Figura III.18 - Proposta BASE para a solução aeroportuária Campo de Tiro de Alcochete” surgem diferentes propostas de traçado da linha ferroviária de Alta Velocidade, na última versão fornecida pela RAVE à Câmara Municipal de Palmela havia apenas referência a um traçado, pelo que desconhecemos a fonte da informação apresentada.</p>	<p>Tanto quanto é do nosso conhecimento o PFN não foi sujeito a uma aprovação formal, embora tenha sido sujeito a um processo de consulta pública e se encontra devidamente estabilizado. No entanto a versão final do PNI2030, que inclui a LAV Porto-Lisboa, foi formalmente aprovada em 29-12-2023, na sequência de um longo debate público e de uma avaliação ambiental.</p> <p>Em função da futura localização aeroportuária, os diferentes planos deverão acautelar os traçados previstos, que no âmbito dos presentes estudos foram desenvolvidos apenas ao nível de Programa Base.</p> <p>As propostas previstas de traçados encontram-se no PFN e no PNI2030 e constam ainda do recente documento de política elaborado pela AMT com o título “Orientações para um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável”.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>“Análise do regime de expropriações.pdf], na página 47, existe referência à servidão do aeroporto de Rio Frio, cf. Decreto n.º 62/76, de 23 de Janeiro, que sujeita a servidão aeronáutica os terrenos adjacentes ao Aeroporto de Rio Frio, então assumido como NAL, o qual nunca foi, formalmente, revogado. Salientamos que, ao longo do processo de revisão do PDM de Palmela, essa questão nunca foi trazida à colação por nenhuma entidade, sendo que a área de servidão abrange a quase a totalidade do município”.</p>	<p>Questão legítima para o município de Palmela mas fora do mandato da CTI e âmbito desta AAE</p>
<p>CM - Setúbal</p>	<p>O RA em apreço é um documento robusto, claro, com análises cuja base/ sólida se fundamenta em múltiplos estudos, realizados por peritos em várias áreas (...) metodologia utilizada para avaliar as OE, uma análise realizada sob o ponto de vista maioritariamente estratégico, vai ao encontro da complexidade inerente à avaliação das Opções para implantação de uma infraestrutura aeroportuária (...) promoverá a criação de uma nova polaridade na Região que irá atrair população e atividades económicas para a sua envolvente. As dinâmicas esperadas constitui um desafio à capacidade de resiliência e sustentabilidade do desenvolvimento da região, não só pela implantação de um novo aeroporto, mas também pelas transformações territoriais daí decorrentes. Assim, importa enquadrar esta decisão de investimento numa estratégia de desenvolvimento regional integrada, com enfoque na estruturação das redes regionais de transporte (eg. construção de uma terceira travessia do Tejo e investimento na ferrovia), na dinamização da base económica, na minimização dos impactes das alterações climáticas e no reforço do sistema urbano de suporte. (...) Propõe-se a emissão de parecer favorável.</p>	<p>Regista-se e agradece-se o comentário</p>
<p>CM - Vendas Novas</p>	<p>Quer a opção pela localização no Campo de Tiro de Alcochete, quer a localização em Vendas Novas, deverá exigir não só a revisão do Plano Diretor Municipal de Vendas Novas, e eventuais Planos de Pormenor e Planos de Urbanização, mas também a criação de um programa intermunicipal que permita coordenar e conciliar o</p>	<p>Concorda-se e agradece-se a sugestão de criar um programa intermunicipal que permita coordenar as políticas de ordenamento do território dos municípios afetados pela infraestrutura aeroportuária.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>ordenamento do território nos municípios afetados pela infraestrutura aeroportuária.</p> <p>Os serviços ferroviários devem contemplar não só as ligações a Lisboa, mas um conjunto de ligações de médio-curso.</p> <p>No caso da localização de Vendas Novas afigura-se como fundamental uma articulação profunda entre os Municípios de Vendas Novas, Montijo e Palmela, em virtude de se localizar na envolvente imediata da infraestrutura as freguesias de Pegões, Canha (Montijo) e Poceirão e Marateca (Palmela). No caso da localização do CTA afigura-se importante a inclusão de Vendas Novas, dado ser a terceira sede de concelho mais próxima do terminal, a cerca de 22 km.</p> <p>Os serviços ferroviários devem contemplar não só as ligações a Lisboa, mas um conjunto de ligações de médio-curso que satisfaça a deslocação de pessoas para o concelho de Vendas Novas, que necessariamente aumentará de população e acarretará novas necessidades de transportes.</p> <p>Ainda nos serviços ferroviários parece-nos não estar devidamente enquadrada a importância da Linha de Vendas Novas na ligação da infraestrutura aeroportuária a norte, por meio convencional, nem a requalificação da linha do Alentejo entre Beja e Funcheira, que permitirá ligações diretas entre Lisboa-Aeroporto Vendas Novas-Faro.</p> <p>Deverá ser estudada a localização do terminal a norte, onde se identificou a localização da carga e manutenção, por forma a evitar um desvio acentuado da Linha do Alentejo.</p> <p>Deve ser prevista uma mancha verde florestal a nascente da zona de implantação, como buffer vegetal entre o aeroporto e as localidades de Bombel e Afeiteira.</p>	<p>Reconhecendo a pertinência das questões levantadas, as ligações rodoviárias e ferroviárias ao município de Vendas Novas, e aos restantes municípios envolventes, só poderão ser devidamente equacionadas na fase posterior dos projetos aeroportuário e de acessibilidades, e em sede de Estudo de Impacte Ambiental. Nesta fase de avaliação estratégica, apenas se consideraram as ligações diretas, e mais próximas das localizações aeroportuárias em análise, às infraestruturas de transportes existentes, programadas ou planeadas.</p> <p>Os programas intermunicipais são de elaboração facultativa (cf. artigo 61.º, n.º 2 do RJIGT), pelo que a respetiva adoção não só não é indispensável para o desenvolvimento do novo aeroporto – que é, reiterar-se, uma infraestrutura de âmbito supramunicipal e mesmo supra-regional –, como se trata de política local que diz exclusivamente respeito aos municípios envolvidos. Todavia, não se rejeita que tais programas possam ser criados para uma melhor articulação entre os municípios diretamente afetados, salvaguardada que seja a conformidade com a decisão de localização do novo aeroporto [vide pontos 12) e seguintes do Parecer D].</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	Deve ser assegurado o reforço dos serviços públicos no concelho, quer a localização seja Vendas Novas quer seja o CTA, em virtude da expectativa de aumento da população.	
	Deve ser assegurado o reforço dos serviços públicos no concelho, quer a localização seja VendasNovas quer seja o CTA, em virtude da expectativa de aumento da população.O Município entende que, após decisão, deverão haver reuniões sectoriais para mais aprofundadamente debater os vários domínios dos impactos desta infraestrutura no território.	Possível recomendação/medida para a fase de projeto caso esta OE venha a ser escolhida
	Assim, a Câmara Municipal de Vendas Novas emite um parecer favorável à construção do novo aeroporto de Lisboa numa das duas opções sinalizadas pela Comissão Técnica Independente, CTA ou Vendas Novas, quer na solução dual quer na solução não-dual,	Regista-se e agradece-se o comentário



MUNICÍPIO DE BENAVENTE

Presidência

# NAL 2024

## Preâmbulo

Por indicação do seu Presidente, vem a Câmara Municipal de Benavente, através do presente documento, proceder a uma análise dos elementos disponibilizados pela publicação do Relatório Ambiental decorrente da Avaliação Ambiental Estratégica realizada pela Comissão Técnica Independente, à proposta de localização e dimensionamento da nova estrutura aeroportuária no Campo de Tiro da Força Aérea, na freguesia de Samora Correia, concelho de Benavente.

O Relatório Ambiental é o resultado, para já parcial<sup>1</sup>, da Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro, alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2023, de 26 de julho, onde se determina a realização da análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e a avaliação de opções estratégicas (OE), através da coordenação e realização de uma avaliação ambiental estratégica (AAE), nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na sua redação atual, comumente designado por regime jurídico de AAE.

Assim, e após a elaboração de análise técnica sobre os elementos disponibilizados, deixa-se à consideração o texto que segue, destinando-se a constituir o corpo da participação oficial do município no processo de participação pública, a decorrer até dia 26 de janeiro de 2024 na plataforma [www.aeroparticipa.pt](http://www.aeroparticipa.pt), após apresentação e avaliação pelos eleitos municipais, considerando-se este, portanto, como um documento aberto às alterações e modificações que venham a ser consideradas pertinentes.

## Introdução

A análise aqui realizada limita-se à proposta referenciada como **Opção Estratégica 3**, a qual corresponde à implantação da estrutura aeroportuária no Campo de Tiro da Força Aérea (CTFA), localizado no quadrante sudeste do concelho de Benavente, freguesia de Samora Correia, numa perspetiva de aeroporto *Hub*, isto é, não dual.

Deverá desde o primeiro momento ficar estabelecido, que não nos encontramos perante a análise de um projeto estrito e definitivo, mas sim numa fase de processo de “*Avaliação de Opções Estratégicas para o Aumento da Capacidade Aeroportuária da Região de Lisboa*” enquadrado num processo de Avaliação Ambiental Estratégica, que se foca essencialmente na otimização da localização, face às várias estruturas territoriais em presença no território ou para ele expectáveis.

---

<sup>1</sup> Por ter de incluir, na sua forma definitiva, os elementos recolhidos durante o processo de Consulta Pública





MUNICÍPIO DE BENAVENTE

Presidência

### **Ordenamento do Território e subtemas relevantes**

Relativamente a este descritor, é importante assinalar que o Plano Diretor Municipal de Benavente, com a sua última alteração publicada pelo Aviso n.º 3610/2021, de 26 de fevereiro, prevê a existência de uma “Área de Reserva para o Futuro NAL”, conformando um polígono de implantação na área agora definida como área de implantação da Opção Estratégica 3.

Deste modo e aquando da sua realização e estruturação técnica, todo o PMOT foi assumido com uma possibilidade de enquadramento de localização da estrutura aeroportuária neste local, pelo que todo o desenvolvimento territorial posterior que é expectável com a concretização desta opção estratégica, poderá ser eficazmente adquirido e incorporado por este instrumento de gestão territorial municipal, dada a profusão e dimensionamento de territórios com capacidades urbanas existentes no município.

Acresce igualmente que os territórios que circundam o polígono de implantação do NAL são, no município de Benavente, maioritariamente de propriedade pública (CTFA e Companhia das Lezírias), constituindo por esse facto uma importante reserva territorial de terrenos. Por outro lado, e em contraparte, a presença e o efeito de áreas sob estatuto de classificação estrito, seja a Reserva Natural do Estuário do Tejo ou a rede Natura 2000 do Estuário do Tejo, se corretamente gerido e manejado, será garante suficiente para o necessário equilíbrio no processo de transformação do território que uma estrutura aeroportuária e respetivas acessibilidades sempre provoca.

Neste tema particular da **Conservação da Natureza**, é importante afirmar que o polígono de implantação do NAL não é coincidente com nenhuma das áreas protegidas ou classificadas que ocorrem no município de Benavente, sejam estas a Reserva Natural do Estuário do Tejo ou a rede Natura 2000 do Estuário do Tejo - PTZEC0009 e PTZPE0010.

Verifica-se igualmente que em relação às rotas preferenciais para a movimentação da avifauna selvagem migradora, o polígono de implantação do NAL não é sobreponível a estas.

Face à verificação destes dois factos, e ainda que estejamos neste caso perante vetores biológicos (avifauna selvagem) cuja definição de limite de movimento é volátil e de difícil estabelecimento, poderemos afirmar que no âmbito da Conservação da Natureza não existirá afetação direta dos territórios que suportam estas valências, havendo inclusivamente espaço para a realização de ações de gestão do território tendentes ao maneio e direcionamento da avifauna selvagem. No entanto, deverá ser acautelada a localização da futura cidade aeroportuária bem como das estruturas de acessibilidade, no sentido de garantir que estas valências se manterão intocadas.

Relativamente à **Acessibilidade Rodoviária**, para a localização do NAL no Campo de Tiro da Força Aérea, são propostas nesta fase de AAE, duas soluções para ligação direta à Rede Nacional de Autoestradas Concessionadas que constitui a Rede Estruturante Regional ou, em alternativa, à Rede de Distribuição Principal, sejam as estradas nacionais, ambas as soluções dentro da área de influência imediata definida pela isócrona de 30 minutos.

A primeira solução - Solução Base - concretiza-se na execução de uma nova ligação entre a A12 e a A13 e de um tramo desta até ao polígono aeroportuário, sem reutilização de corredores de



## MUNICÍPIO DE BENAVENTE

### Presidência

acesso previamente existentes e ocorrendo na sua totalidade em territórios dos municípios de Alcochete, Montijo e Palmela.

Uma segunda solução - Solução Variante - prevê a ligação entre a A13 e a EN118 (na zona da Porta de Armas do CTFA) a daí até à A33 na zona de Alcochete, ocorrendo maioritariamente no interior do CTFA, portanto em Benavente, e parcialmente nos municípios de Alcochete, Montijo e Palmela.

Se a Solução Base não apresentará, à primeira vista, constrangimentos evidentes e dependerá essencialmente da posição dos municípios por ela abrangidos, a opção pela Solução Variante implicaria uma reformulação profunda do perfil da EN118 no troço referido, via integrada na Rede de Distribuição Principal, implicando também diretamente com a rede Natura 2000 por via do atravessamento da Ribeira das Enguias. Também o descarregamento direto de tráfego para a EN118, via que atualmente já apresenta um elevado volume de tráfego será um óbice e um provável constrangimento futuro ao correto funcionamento da estrutura viária existente.

Neste sentido, a proposta mais razoável para o estabelecimento da acessibilidade rodoviária ao polígono de implantação do NAL será, do nosso ponto de vista, aquela que aponta para a realização de um acesso novo, isto é, a Solução Base, ou outra que se baseie nos mesmos pressupostos.

Quanto à **Acessibilidade Ferroviária** e tendo como ponto de partida o que se encontra estabelecido no Plano Ferroviário Nacional e em vários dos seus cenários modelados, a acessibilidade ferroviária ao polígono de implantação do NAL no CTFA, realizar-se-á através da integração na LAV Porto-Lisboa, com ligação à LAV Lisboa-Évora-Caia e à nova Travessia Ferroviária do Tejo, vulgarmente conhecida por Terceira Travessia do Tejo (TTT) ou simplesmente a esta última LAV.

No caso de ficar estabelecido que a ligação será somente à LAV Lisboa-Évora-Caia, o ramal de ligação ao terá uma penetração apenas a sul do polígono, constituindo a estação de chegada ao NAL uma tipologia de Estação Terminal. Caso venha a prevalecer a ligação LAV Porto-Lisboa com entrada a sul pela TTT, a estação de serviço ao polígono do aeroporto terá uma tipologia de Estação de Passagem.

Tratando-se em ambos os casos de situações que não conhecem ainda uma decisão final e que se encontram dependentes de um plano terceiro (Plano Ferroviário Nacional), julgamos não existir espaço para uma definição preferencial, sendo certo que consideramos a ferrovia como um elemento fulcral para a acessibilidade multimodal do Novo Aeroporto de Lisboa.

Tratando-se o ruído de um dos maiores fatores de desconforto potencial de qualquer estrutura aeroportuária, assinala-se que o descritor relativo ao **Ruído** se encontra estabelecido no Relatório Ambiental do NAL, como estando em cumprimento dos limites normais previstos no Regulamento Geral do Ruído, publicado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro.

Estes limites aplicam-se a atividades ruidosas permanentes ou temporárias, geradas por infraestruturas de transporte ou outras fontes de ruído suscetíveis de gerar incomodidade, sejam rodovias, ferrovias ou estruturas aeroportuárias, estabelecendo a obrigatoriedade de harmonização com outros regimes jurídicos, em particular o do ordenamento do território, sendo os limites para Zonas Sensíveis definidos  $L_{den} \leq 55$  dB (A) e  $L_n \leq 45$  dB (A). Estes são os



## MUNICÍPIO DE BENAVENTE

### Presidência

limites apresentados no Relatório Ambiental, resultantes das isófonas nos cones de aproximação e decolagem às pistas previstas.

Importa referir que, anteriormente e em sede de processo de Avaliação de Impacte Ambiental sobre um objeto específico, no caso o anterior procedimento sobre o NAL de 2011, este descritor foi fundamental para definir a possibilidade de deslocação do polígono de implantação para uma localização distinta da inicialmente apresentada.

Como nota indicativa, na Carta de Zonamento Acústico do atual PDM de Benavente, as áreas humanizadas correspondentes aos perímetros urbanos, encontram-se classificadas como Zonas Mistas, onde o limite para a emissão de ruído é substancialmente superior, neste caso  $L_{den} \leq 65$  dB (A) e  $L_n \leq 55$  dB (A).

O polígono de implantação previsto na OE3 apresenta para o descritor **Floresta**, um conjunto de tipologias bastante diferenciado que, baseado na COSc 2018 (COS prev 2023), poderá ser grosseiramente identificado como contendo áreas sem vegetação, de vegetação herbácea espontânea, matos, pinheiro-manso, eucalipto ou de sobreiro e azinheira. Destas tipologias de ocupação do solo, as que se encontram mais presentes são os matos e vegetação herbácea espontânea, o eucaliptal e o pinhal.

Quanto à ocorrência de sobreiros, numa tipologia de floresta de sobreiro, vulgo montado, ou sistema agroflorestal com sobreiro, esta resulta numa área de 765 hectares, correspondente a 22,7% da área total do polígono de implantação, com um número estimado de 42.000 exemplares a ocorrerem dentro do polígono de implantação, que na atual versão possui uma área total de 3.371 hectares.

Importa referir que nesta fase não é feita qualquer referência quer ao estado sanitário relativamente à afetação por fungos que ocorrem na região como o *Biscogniauxia mediterranea* ou *Phytophthora cinnamomi* ou insectos como a Cobrilha-da-cortiça *Coroebus undatus*, ou ao estágio de desenvolvimento dos espécimes.

Sendo certo que estas manchas de ocorrência de sobreiros se localizam maioritariamente nas zonas periféricas do polígono de implantação, outras estão situadas bem no seu miolo, sendo expectável a sua destruição com a construção das instalações aeroportuárias.

Não sendo esta evidentemente, uma situação ideal para a conservação dos ecossistemas florestais dependentes do sobreiro, estamos cientes que qualquer situação de destruição de floresta será, obrigatoriamente, alvo de um procedimento de compensação, tal como se encontra previsto em legislação, resultando num número superior ou substancialmente de árvores plantadas.

### Conclusão

Deste modo, e numa perspetiva apenas relativa à localização objetiva da estrutura aeroportuária, com o detalhe e pormenorização que ela consta nesta Avaliação Ambiental Estratégica e somente no que se refere aos Fatores Críticos para a Decisão com implicação direta no território e definíveis em sede de Plano Diretor Municipal deste município, poderá ser afirmado que as várias estruturas a implementar no território poderão, com alterações tendentes à melhoria do



## MUNICÍPIO DE BENAVENTE

### Presidência

seu funcionamento, ter cabimento no âmbito funcional deste PMOT, em linha com as escolhas nele previstas.

De facto, a implantação da estrutura aeroportuária no local indicado pela **Opção Estratégica 3**, implicará óbvias modificações ao território concelhio, sem que tal facto possa vir a pôr em causa a sua estrutura natural, o seu funcionamento, ou as características específicas que lhe conferem a sua identidade.

Se a Opção Estratégica 3 for a selecionada para a implantação final do NAL, a Câmara Municipal de Benavente deixa aqui claro o seu apoio a essa opção, apontando, no entanto, que o projeto final deverá acolher uma solução que permita garantir a máxima qualidade ambiental às suas populações.

Mais, anexa-se, a minuta da deliberação tomada, por maioria, pela Câmara Municipal, na sua reunião extraordinária de ontem, como o alcance de homologar o parecer que antecede e, em face do mesmo, manifestar a total disponibilidade do Município de Benavente para servir o País e receber a nova estrutura aeroportuária no Campo de Tiro da Força Aérea em Samora Correia, estando o Município preparado com várias soluções, do ponto de vista do ordenamento do território, para acolher essa importante infraestrutura, consciente que tal implicará um crescimento económico e demográfico.

Tendo sido, mais, deliberado, igualmente por maioria, transmitir:

1. Que caso a opção Campo de Tiro da Força Aérea em Samora Correia seja escolhida, as vias rodoviárias serão insuficientes para escoar o trânsito e, assim, a Câmara Municipal de Benavente irá reivindicar um conjunto de intervenções no território, ao nível das infraestruturas viárias, nomeadamente, na Estrada Nacional 118, na ligação Porto Alto -Alcochete;
2. Que a solução que vier a ser estudada, deve ter em conta a possibilidade de haver uma deslocação das pistas, no sentido Sul - Sudoeste, que as afastem da área residencial da freguesia de Santo Estêvão, não só da aldeia, mas, também, da Mata do Duque I e II e Zambujeiro;
3. Que deve ser estudada a possibilidade de alteração da orientação das pistas, de forma que as isófonas fiquem localizadas entre os núcleos populacionais de Samora Correia e Santo Estêvão.

Foi ainda deliberado, também por maioria, que a Câmara Municipal de Benavente concorda com o sistema DUAL, no que respeita à sua implementação inicial, que possa, depois, evoluir para uma solução única de localização do aeroporto no Campo de Tiro da Força Aérea em Samora Correia.

Benavente, 26 de janeiro de 2024



## CÂMARA MUNICIPAL DE BENAVENTE

Reunião Extraordinária de 2024.01.25

Ponto 1		Proposta de localização da nova estrutura aeroportuária - NAL - no Campo de Tiro da Força Aérea – Samora Correia – Benavente			
Aprovação em minuta		Unanimidade	X	Favor	
				Contra	
		Maioria		Abstenção	
Aprovar	X	Unanimidade	X	Favor	CDU – 3 PS – 1 PSD – 1
Não aprovar				Contra	
Ratificar		Maioria		Abstenção	Vereadora Indep. – 1
Retirar da Ordem do Dia					
<p>Deliberado, por maioria, homologar o parecer do dirigente intermédio 3.º grau, Planeamento, Ambiente e Fiscalização, arq.º Ricardo Espírito Santo e, em face do mesmo, manifestar a total disponibilidade do Município de Benavente para servir o País e receber a nova estrutura aeroportuária no Campo de Tiro da Força Aérea em Samora Correia, estando o Município preparado com várias soluções, do ponto de vista do ordenamento do território, para acolher essa importante infraestruturas, consciente que tal implicará um crescimento económico e demográfico. Mais foi deliberado, igualmente por maioria, transmitir:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Que, caso a opção Campo de Tiro da Força Aérea em Samora Correia seja a escolhida, as vias rodoviárias serão insuficientes para escoar o trânsito e, assim, a Câmara Municipal de Benavente irá reivindicar um conjunto de intervenções no território, ao nível das infraestruturas viárias, nomeadamente, na Estrada Nacional 118, na ligação Porto Alto - Alcochete;</li> <li>2. Que a solução que vier a ser estudada, deve ter em conta a possibilidade de haver uma deslocação das pistas, no sentido Sul - Sudoeste, que as afastem da área residencial da freguesia de Santo Estêvão, não só da aldeia, mas, também, da Mata do Duque I e II e Zambujeiro;</li> <li>3. Que deve ser estudada a possibilidade de alteração da orientação das pistas, de forma que as isófonas fiquem localizadas entre os núcleos populacionais de Samora Correia e Santo Estêvão.</li> </ol> <p>Foi ainda deliberado, também por maioria, manifestar a concordância da Câmara Municipal de Benavente com o sistema DUAL, no que respeita à sua implementação inicial, que possa, depois, evoluir para uma solução única de localização do aeroporto no Campo de Tiro da Força Aérea em Samora Correia.</p> <p>Intervenção dos eleitos da Câmara Municipal: presidente da Câmara, vereadora Milena Castro, vereadora Sónia Ferreira e vereador José Manuel Azevedo.</p>					





## CÂMARA MUNICIPAL DE BENAVENTE

Aprovada por unanimidade, em minuta, a deliberação, podendo a mesma adquirir a eficácia legalmente prevista, conforme o disposto nos n.ºs 3 e 4, do art.º 57.º, da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

A presente minuta, depois de lida em voz alta, foi aprovada e vai ser devidamente assinada e a(s) sua(s) folha(s), rubricada(s) pelo presidente da Câmara Municipal e pelo chefe da Divisão Municipal de Gestão Financeira.

O presidente da Câmara Municipal,

CARLOS  
ANTÓNIO PINTO  
COUTINHO

Assinado de forma digital  
por CARLOS ANTÓNIO  
PINTO COUTINHO  
Dados: 2024.01.25  
14:19:23 Z

O chefe da DMGF,

JOÃO AUGUSTO  
FERREIRA DE  
SOUSA

Assinado de forma digital por  
JOÃO AUGUSTO FERREIRA DE  
SOUSA  
Dados: 2024.01.25 15:18:57 Z

## RELATÓRIO AMBIENTAL DO NOVO AEROPORTO de LISBOA

PARECER DO MUNICÍPIO DE CORUCHE NO ÂMBITO DA CONSULTA PUBLICA E INSTITUCIONAL / JANEIRO 2024

### ÍNDICE:

01. - Introdução;
02. - Diagnóstico ao Relatório;
03. - Análise aos Resultados: FCD – Factores Criticos de Decisão;
  - 03.1 - Segurança Aeronáutica;
  - 03.2 - Acessibilidade e Território;
  - 03.3 - Saúde Humana e Viabilidade Ambiental;
  - 03.4 - Conectividade e Desenvolvimento Económico;
  - 03.5 - Investimento Público e Modelos de Financiamento;
04. - Conclusão;
05. - Parecer do Município;
06. - Anexos.

### 01. - Introdução

Através de documento com registo de entrada n.º 20465, a Comissão Técnica Independente (CPI) vem solicitar à Câmara Municipal de Coruche (CMC) a emissão de parecer sobre o **"Relatório Ambiental - de avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária na região de Lisboa"**, nos termos dos n.º 1 e 3 do artº 7 do DL 232/2007, de 15 de junho e do DL n.º 58/2011, de 04 de maio, que se encontra presentemente em procedimento de consulta pública e institucional no site da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), até ao próximo dia 26 de janeiro de 2024.



### 02. - Diagnóstico ao Relatório

Da análise do Relatório Ambiental, observou-se que as “Opções Estratégicas” têm uma reduzida incidência direta no território do Município de Coruche, sendo que, das 8 opções estratégicas avaliadas, que se baseiam em 4 localizações possíveis, as que causarão algum impacto de forma direta no Município serão as opções relativas ao Campo de Tiro de Alcochete (CTA) - OE3 (CTA único) e OE6 (Dual = AHD+CTA) e a opção Vendas Novas (VNO) - OE7 (VNO único) e OE8 (Dual = AHD+VNO). Todas as outras opções estratégicas localizadas no Montijo (OE1; OE2) e Santarém (OE4; OE5) não têm impacto direto no Município.

Com base nas conclusões do Relatório Ambiental constatou-se que, **as opções com mais impacto no Município, foram também consideradas as mais vantajosas e as únicas opções viáveis para a realização do projeto** de construção do novo aeroporto de Lisboa (NAL). O NAL prevê um “formato dual” com a continuidade da utilização do Aeroporto Humberto Delgado (AHD+CTA ou AHD+VNO), até utilização plena de duas pistas na Opção Estratégica definida (CTA ou VNO), culminando assim no encerramento do AHD, ficando o NAL e todas as operações aeronáuticas associadas, localizadas num único aeroporto, sito Campo de Tiro de Alcochete ou Vendas Novas.

### 03. - Análise ao Relatório Ambiental

Para melhor organização do parecer, segue-se a análise relativa aos Fatores Críticos de Decisão que têm algum impacto no Município de Coruche.

#### FCD 1 - Segurança Aerodinâmica;

Analisando os “layots” das opções estratégias apresentadas, verificou-se que conforme orientação das pistas (Norte-Sul), as OEs Campo de Tiro de Alcochete e Vendas Novas afetam o Município de Coruche no que respeita a “superfície de aproximação e superfície de descolagem”, o que irá influenciar, de forma pouco significativa, parte da biodiversidade existente a sul do Município, particularmente na Freguesia do Biscainho, no caso da OE escolhida ser o CTA. Segundo dados explanados no relatório, na Freguesia do Biscainho será afetada uma zona rural de povoamento maioritariamente florestal, em Reserva Ecológica Nacional (REN), com alguma biodiversidade (aves), como é referido

aliás no critério de avaliação “Contingências Operacionais” onde se lê “possível conflito com corredores de aves migratórias”.

### 03.2 – FCD 2 – Acessibilidade e Território;

Em termos de acessibilidades, analisando o Relatório Ambiental-Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias, observa-se a ausência da criação de qualquer nova infraestrutura ou melhoria da acessibilidade do Município de Coruche, nas opções estratégicas relativas ao CTA e VNO, sendo que as acessibilidades estão apenas dirigidas para a AML.

Importa referir que o EIA das acessibilidade ao NAL, no seu estudo prévio, Figuras 1 e 2, em anexo, contemplava um troço do “IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515 – cerca de 12,8 km” que foi considerado no Plano de Urbanização da Herdade dos Fidalgos, em vigor, conforme se pode ver na figura 4, em anexo.

No relatório não técnico do EIA é referido que “O IC13 tem como objectivo estabelecer a ligação, de interesse regional, entre o Montijo e Portalegre, com passagem por Coruche, Mora, Ponte de Sôr, Alter do Chão e Crato. Este Estudo Prévio considera duas soluções principais, Solução A e Solução B, contornando a primeira o CTA por norte e a segunda por sul. A Solução B constituiu o ponto de partida para a definição do traçado da A33, pela sua compatibilidade com a implantação geral adoptada para o NAL”.

Este Itinerário Complementar serve de eixo fundamental de ligação do NAL/ AML à Região do Alto Alentejo, ligando diretamente Portalegre/ Espanha ao NAL, por este motivo não entendemos como é que esse estudo foi completamente ignorado e excluído deste Relatório, pelo que consideramos essencial que o mesmo seja considerado sob pena de se intensificarem as assimetrias territoriais existentes no nosso país.

Como referido no ponto anterior, as OE’s próximas ao Município de Coruche (CTA e VNO), apenas favorecem a criação de redes/acessibilidades a sul e a oeste, com intenção de ligar as novas acessibilidades à rede já existente, não estando proposta nenhuma alteração, melhoramento ou criação de novas infraestruturas no Município de Coruche, situação que consideramos que deve ser revista.

No que toca a acessibilidades rodoviárias existentes, o Município de Coruche segundo o Relatório usufrui da EN 119 e EN 251 para aceder ao NAL, porém atualmente já se

verifica um intenso fluxo rodoviário na EN119, principalmente de transporte de mercadorias. Com a implantação da nova infraestrutura aeroportuária e o correspondente dinamismo e implantação de novas empresas/indústrias, a EN 119 não dará uma resposta adequada ao aumento de tráfego rodoviário, pelo que se considera fundamental **retomar o projeto de finalização do troço IC 13; Infantado - Alter do Chão com a maior brevidade possível e fundamentalmente conectar este projeto de forma clara ao NAL**, no que se considera ser uma opção da máxima importância para a promoção da coesão territorial do país e para que exista uma rede alternativa e modernizada que dê resposta ao aumento do fluxo rodoviário que obviamente se sucederá, como é referido em diversas partes do Relatório Ambiental, ex: *Quadro 26 - Matriz de oportunidades e riscos - FCD3 Saúde Humana e Viabilidade Ambiental p. 104 - "Aumento do tráfego rodoviário e ferroviário decorrente de novas infraestruturas de transportes..."*.

Quanto à ferrovia deveria ter existido um esforço no sentido de melhorar a rede existente, melhorando o serviço da Linha Setil-Vendas Novas, atualmente apenas usada para fins de transporte de mercadorias. Seria igualmente importante reativar-se o transporte de passageiros, principalmente fluxos de passageiros vindos da Linha do Norte, já que a Linha de Setil-Vendas Novas passa perto das OE's consideradas viáveis para a construção do NAL.

O Município considera que atualmente a rede ferroviária convencional está em clara subvalorização por parte da Administração Central. Todas as Opções Estratégicas consideram a construção da nova Linha do TGV (exceção da opção Santarém) com acesso ao NAL, verificando-se que as Opções Estratégicas de CTA e VNO têm ligação com a nova Linha do TGV a sul. Estando o Município de Coruche a norte dessas opções e não havendo no Relatório nenhuma proposta ou sugestão que posse por modernizar a linha convencional, consideramos estar perante uma oportunidade perdida o que aumentará ainda mais a dicotomia urbano/ rural, pelo que consideramos que caso a decisão recaia sobre o CTA ou VNO, a Linha de Setil-Vendas Novas deve ser alvo de uma intervenção que a potencie no futuro e a torne num meio de transporte complementar de ligação entre o Município de Coruche, Salvaterra de Magos, Cartaxo, com o NAL e a AML. **Tal melhoria da acessibilidade ferroviária resultaria numa diminuição da emissão de gases com efeito de estufa provocados pelo transporte rodoviário, o que**

**contribuiria de forma assinalável para atingir as metas relativas à adaptação às alterações climáticas.**

### 03.3 – FCD 3 – Saúde Humana e Viabilidade Ambiental;

Tendo em conta, as 2 OE's em análise, verificou-se que, conforme orientação das pistas (Norte-Sul ou vice versa), a OE Campo de Tiro de Alcochete e a OE Vendas Novas afetam o Município no que respeita a "superfície de aproximação e superfície de descolagem", que quando ocorre a norte do NAL influencia parte da população e biodiversidade existente a sul do Município, particularmente na Freguesia do Biscaíno, caso a opção escolhida seja CTA ou na Freguesia da Branca caso seja VNO. O Relatório refere neste ponto "Sobreposição... ..dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado; Sobreposição moderada dos cones de aproximação e saída com potenciais corredores migratórios", este cenário tende a ser observado no Município contudo o seu impacto não é significativo.

Quanta à OE de Vendas Novas, apesar da área não afetar nenhum Espaço Natural Classificado no atual PDM de Coruche, a orientação das pistas quando utilizada a norte iria afetar a área correspondente à Ribeira de Lavre, que apresenta alguma nidificação, pelo que aves sedentárias e algumas migratórias, iriam sofrer alguma perturbação no seu ecossistema

O maior impacto, segundo dados apresentados (rota de aproximação e descolagem), seria nas populações do aglomerado das Fazendas da Arriça, Fazendas da Figueira e Branca aquando da utilização do NAL a norte. Nesta situação o impacto seria mais relevante para a população, apesar de, segundo dados referidos pela CTI o ruído estar dentro dos limites legais, não afetando estas populações de forma significativa.

Neste ponto, o Município tem algumas reservas, já que estamos perante aglomerados de baixa densidade, caracterizados por população idosa. O relatório refere uma "Redução substancial da população exposta a níveis de ruído acima dos valores limite de exposição e à poluição do ar decorrentes da atividade aeroportuária", contudo, indica também "Aumento do tráfego rodoviário e ferroviário decorrente de novas infraestruturas de transporte, com potencial agravamento da qualidade do ar e ruído... num território que não tem problemas significativos de ruído e qualidade do ar".

Caso a OE Vendas Novas seja a escolhida, deve ter-se em atenção a superfície de aproximação/descolagem principalmente no que respeita a voos noturnos (0h-6h), cumprindo o exigido por lei de 26 voos durante esse período e condicionado os níveis de ruído das aeronaves utilizadas, principalmente pelos impactos no aglomerado das Fazendas da Arriça que dista 10,5 km em relação à “cabeceira da pista”.

De referir que as infraestruturas de apoio ao NAL, no que respeita a abastecimento de petróleo e seus derivados (oleoduto; gasoduto), em todas as opções estratégicas planeadas e avaliadas no Relatório nunca atravessam o Município, sendo também estas implementadas de forma a se ligarem diretamente à rede existente.

### 03.4 – FCD 4 – Conectividade e Desenvolvimento Económico;

Nesta avaliação, a CTI demonstra que as opções estratégicas de tipo único são fundamentais para a continuidade do HUB Intercontinental, ou seja, optar por uma opção dual levaria de forma quase inevitável à perda deste tipo de plataforma, de extrema importância para a rentabilidade e desenvolvimento económico não só do NAL mas também da AML e região envolvente.

Todas as opções estratégicas avaliadas levam necessariamente a um maior desenvolvimento económico da AML, no entanto a OE 6 (Alcochete) é considerada pela CTI como a que teria maior impacto macroeconómico e a que melhor corresponde à criação da implementação de uma cidade aeroportuária sem restrição de capacidade de expansão.

Analisando esta parte do Relatório Ambiental, o Município de Coruche considera a OE 6 associada ao Campo de Tiro de Alcochete como a única opção capaz de exponenciar a conectividade do território e que mais incrementara a macroeconomia regional e a coesão territorial.

O Município de Coruche salienta que a OE 6 -CTA afeta positivamente o nosso concelho, trazendo um impacto sócio-económico e significativo.

### 03.5 – FCD 5 – Investimento Público e Modelo de Financiamento;

Neste fator crítico de decisão o Município de Coruche considera que a opção mais rentável a curto prazo pode tornar-se a mais dispendiosa a longo prazo (OE 1 e 2). A

decisão de uma infraestrutura como esta não pode ficar refém de um Contrato de Concessão que termina em 2062, pelo que é fundamental criar uma infraestrutura capaz de se adequar territorialmente às novas tecnologias e com capacidade de expansão apreciável, como aliás é referido no Relatório.

Entendemos que dada a importância nacional da construção do NAL e o seu elevado custo financeiro, este deve ser concebido para dar resposta não só ao tráfego aéreo atual, mas também ao que se projeta ou planeia. Para uma maior rentabilidade desta infraestrutura, o HUB intercontinental (ponto de conexão para transferência de passageiros) é fundamental. Para assegurar o HUB intercontinental, a opção CTA é a mais viável pelo que se considera a mais adequada aos interesses de médio e longo prazo e ao desenvolvimento estratégico do país

#### 04. - Conclusão

Os aeroportos atualmente servem como eixos vitais nas redes de transporte, interligando regiões à economia mundial e possibilitando o fluxo de pessoas, serviços e bens. As infraestruturas aeroportuárias são importantíssimas para a competitividade internacional das empresas e das regiões, especialmente das mais periféricas, permitindo mitigar ou ultrapassar os efeitos negativos das longas distâncias.

Diversos estudos científicos mostraram um impacto positivo dos aeroportos no emprego, com benefícios mais pronunciados em regiões remotas e em emprego mais concentrado nos serviços e na produtividade. Existe também uma vasta evidência empírica de que os aeroportos levam a aumentos da riqueza, PIB ou pelo Valor Acrescentado Bruto (VAB), que fomentam o crescimento populacional nas suas áreas de influência, embora esses impactos possam depender das regiões e dos aeroportos.

O novo aeroporto de Lisboa (NAL) certamente não será diferente, vai produzir impactos económicos muito significativos nas regiões envolventes e assim influenciar a dinâmica económica e a coesão territorial. .

O Relatório Ambiental parece claro e **aponta como grande opção estratégica para a implementação do NAL, a Opção Estratégica 6 (Dual = AHD+CTA)** uma descentralização, deslocalização gradual e progressiva do novo aeroporto do centro de

Lisboa para o Campo de Tiro de Alcochete que culmina na utilização operacional de 2 pistas em plenitude, passando o NAL a estar localizado exclusivamente no Campo de Tiro de Alcochete (CTA). Com esta opção, o Município de Coruche será um dos principais beneficiados a médio-longo prazo desta infraestrutura sendo que a análise custo-benefício é largamente favorável à primeira coponente.

### **05. - Parecer do Município**

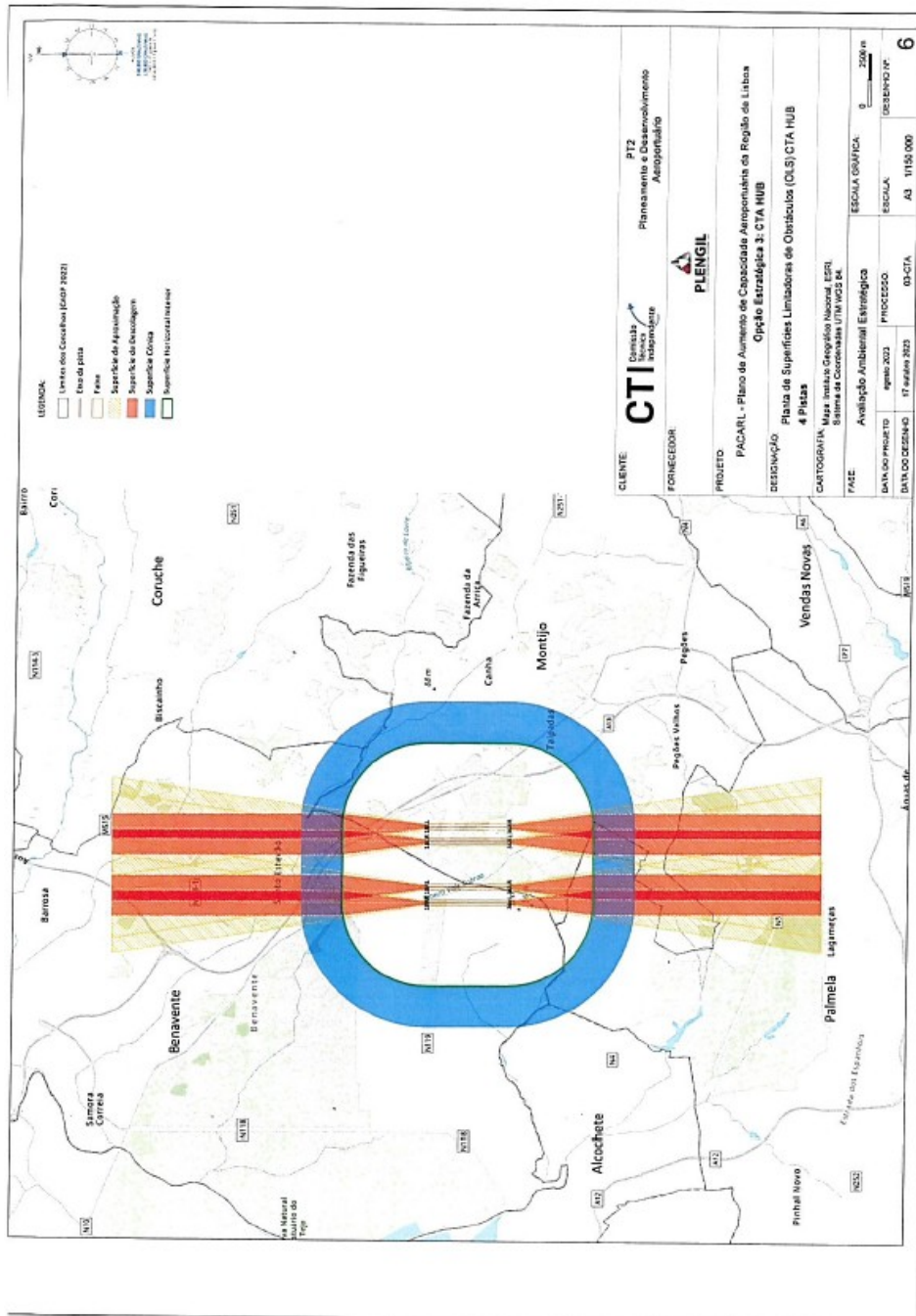
O **Município de Coruche emite parecer favorável ao Relatório Ambiental**, apresentado pela Comissão Técnica Independente (CTI), que define como principal opção estratégica a localização Campo de Tiro de Alcochete (CTA), devendo ser contempladas as considerações vertidas neste parecer, face às operações estratégicas apresentadas no Relatório Ambiental, especialmente as “considerações relativas ao Fator Critico de Decisão – FCD 2 Acessibilidades e Território”.

Anexos:

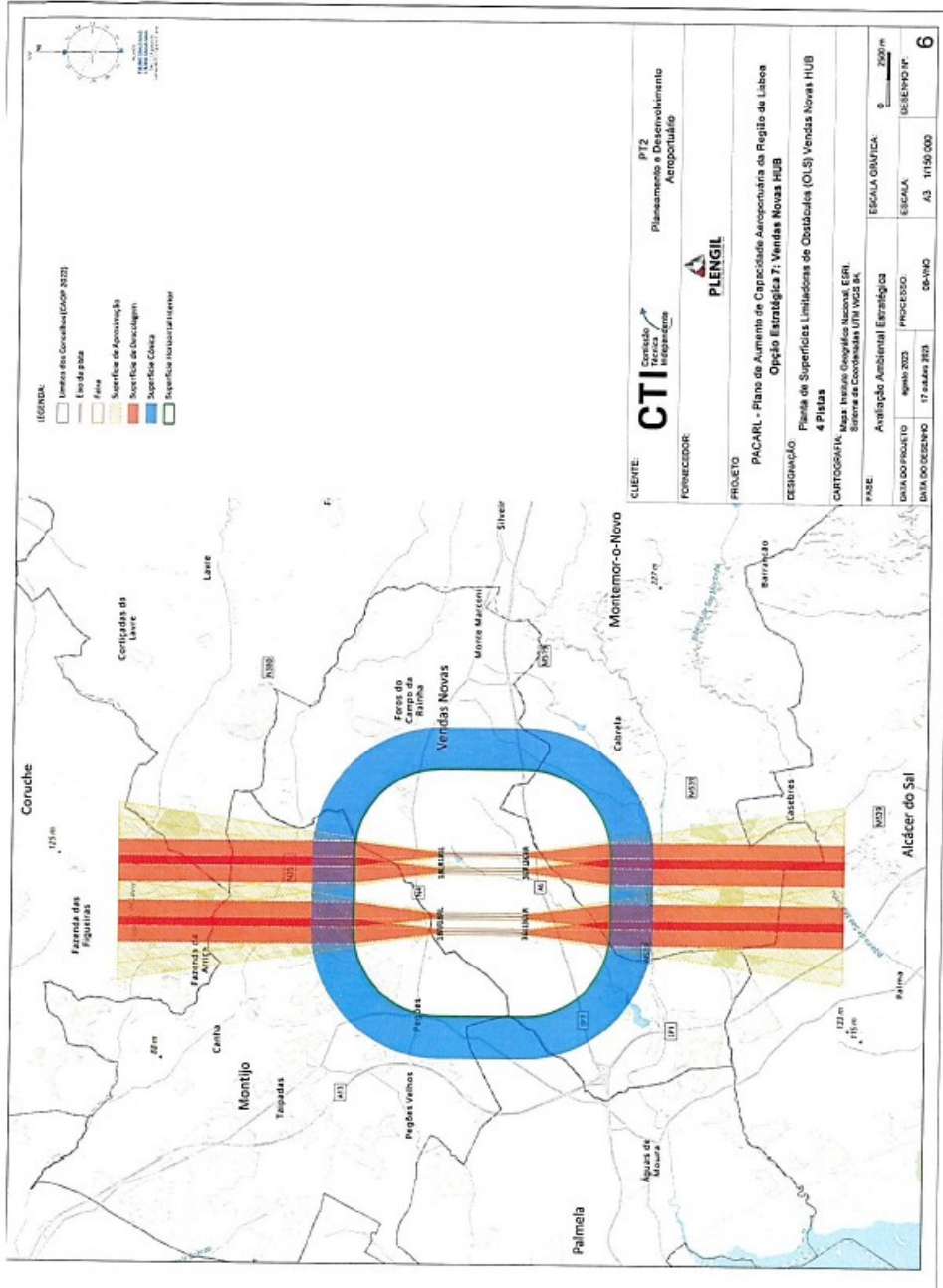
- 1 – Imagens do desenho 6
- 2 – Extratos de Plantas do EIA do Acessos ao Nal, dos IGT e do Relatório Ambiental



06. - Anexo 1







# Proposta Existente no Estudo Prévio 2009 - Novo Aeroporto de Alcochete

fig.1 - Acessos Rodoviários ao NAL - Alcochete

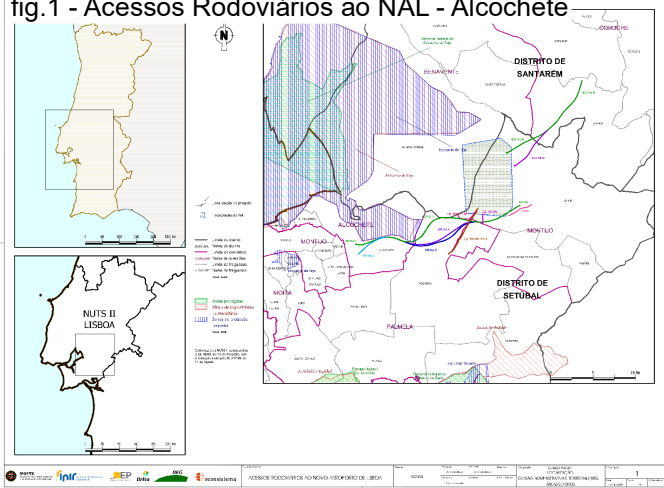
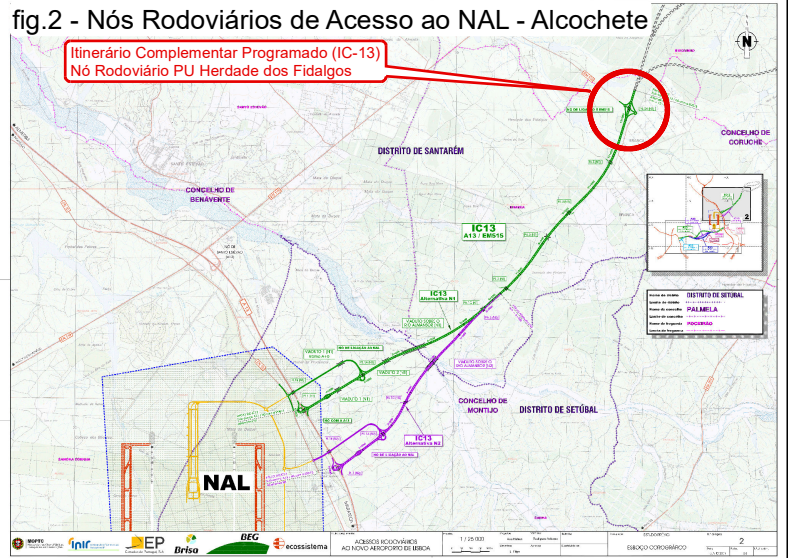


fig.2 - Nós Rodoviários de Acesso ao NAL - Alcochete



## Instrumentos de Gestão do Território - PROT AML / PU Herdade dos Fidalgos

fig.3 - PROT AML 2010 - Reconhece Acessibilidades ao NAL - Alcochete

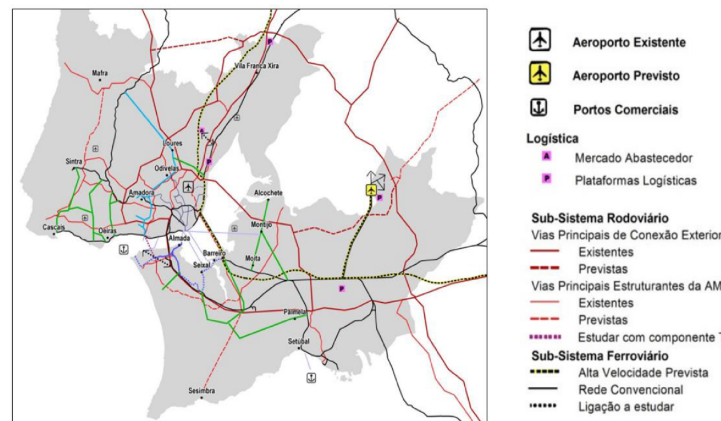


fig.4 - PU Herdade dos Fidalgos 2011 - Planta de Zonamento

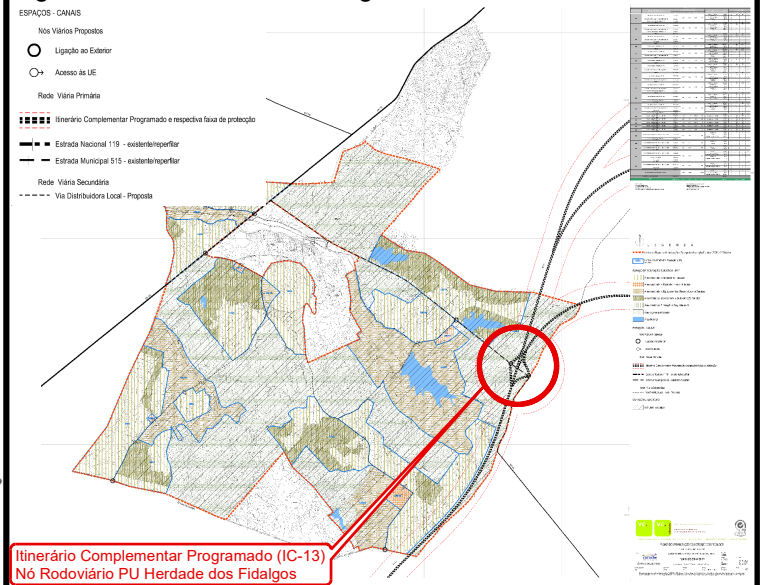


fig.5 - Proposta Rodoviária Base - CTA

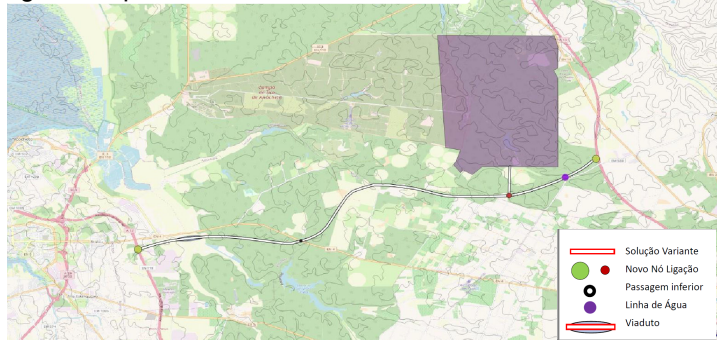
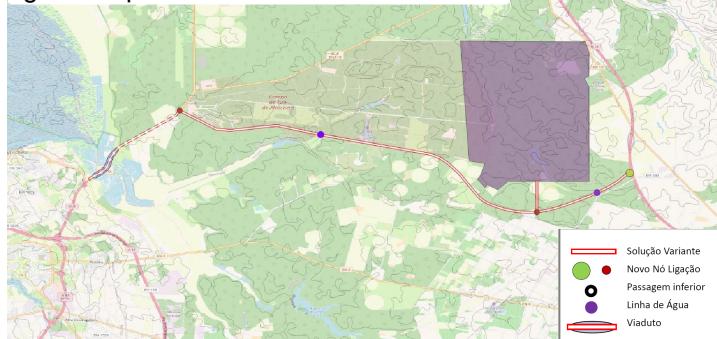


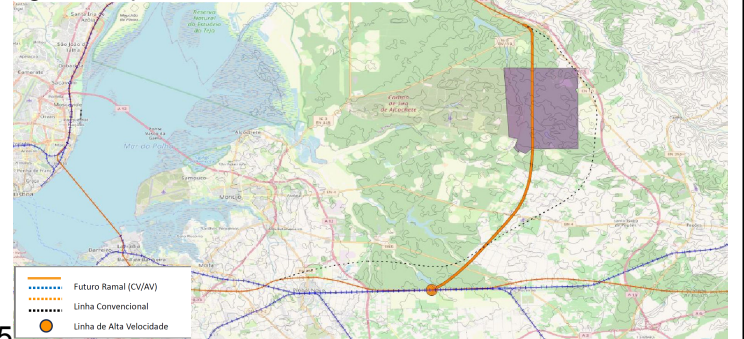
fig.6 - Proposta Rodoviária Variante - CTA



## Proposta Existente no Relatório Ambiental da CTI - 2023

### Campo de Tiro Alcochete

fig.7 - Proposta Ferroviária - CTA





## **Moção de apoio ao projeto para um aeroporto a norte do Tejo**

**Com a situação de esgotamento do atual Aeroporto de Lisboa surgiu a discussão nacional sobre o que fazer. Manter o atual aeroporto e construir nova estrutura para funcionar em conjunto e assim alargar em tempo útil o aeroporto em funções ou então construir um novo aeroporto de raiz. Surgiram várias propostas, tendo um vasto conjunto de municípios e comunidades intermunicipais defendido a opção Santarém, designadamente Leiria, Coimbra, Beira Baixa, oeste e Médio Tejo**

**A centralidade, a proximidade de ligações ferroviárias e rodoviárias, o investimento privado, são argumentos fortíssimos para que esta localização seja a escolhida. Assim, a bancada do PS apresenta uma moção de apoio à localização do aeroporto na região de Santarém, dado que se apresenta, de longe, a melhor solução em termos funcionais, económicos e acima de tudo de coesão territorial dada a centralidade. Por motivos óbvios, Leiria iria ganhar muito com esta solução e não pode ficar alheio à mesma razão pela qual o nosso município e a CIMRL se envolveram neste apoio.**

**Estas comunidades reúnem mais de 50 municípios que, por sua vez, congregam mais de 10 por cento da população do país. Os autarcas acreditam que a construção de um aeroporto em Santarém é a melhor entre as nove opções em análise: Portela + Montijo; Montijo + Portela; Alcochete; Portela + Santarém; Santarém, Portela + Alcochete; Pegões; Portela + Pegões, e Rio Frio + Poceirão.**

**Os autarcas apresentam quatro razões em defesa do projeto: a localização, com uma “posição central em relação às regiões circundantes”; o potencial turístico, o desenvolvimento económico, com “um significativo aumento das oportunidades de negócios”, e o descongestionamento de outros aeroportos.**

**O novo aeroporto seria resultado da “iniciativa privada, que tem uma capacidade financeira robusta e que nos indica que se a decisão for tomada com rapidez, até final de 2029 a obra estaria pronta a ser utilizada”, referiu, em junho, o presidente da CIM Região de Leiria, Gonçalo Lopes, após uma reunião em Porto de Mós com os presidentes das outras três comunidades.**

**Os promotores do aeroporto Magellan 500, em Santarém, consideram que o projeto não foi bem avaliado pela comissão técnica independente e entendem que análise foi feita com base em método "Alice no País das Maravilhas".**

**"Entendemos que o nosso projeto não está corretamente avaliado em função das suas características", disse à Lusa o promotor do projeto, Carlos Brazão, considerando que a comissão técnica independente (CTI) utilizou o método de análise "Alice No País das Maravilhas", por ter em conta as acessibilidades que podem vir a existir e não as que existem.**

**"O nosso projeto é feito com base no país que existe, nas acessibilidades que existem, tirando o melhor proveito delas, enquanto a CTI parece que fez uma análise do 'País das Maravilhas', que é [considerar que] amanhã já esta feita a terceira travessia [do Tejo], amanhã já estão feitos 50 ou 60 quilómetros de ferrovia do lado de lá do Tejo, amanhã já estão feitas as acessibilidades e os projetos são medidos nessa base", apontou Carlos Brazão.**

**Os promotores do Magellan 500 defenderam que considerar o projeto inviável por razões de navegação aérea é uma conclusão desmentida por um relatório da NAV Portugal -- Navegação Aérea, que aponta que os conflitos com as áreas militares são resolúveis em todas as soluções aeroportuárias.**

**Santarém acaba por descer no ranking de opções e ser considerado "inviável" por razões de segurança aeronáutica e pela eterna discussão da distância a Lisboa – embora os promotores tenham comprovado que seria mais rápido chegar de comboio à capital a partir do Ribatejo do que do lado Sul do Tejo, nomeadamente de Alcochete (e que obriga à construção de uma terceira travessia sobre o Tejo em Lisboa).**

**Foram avaliadas as vantagens e desvantagens de cada uma das localizações, em função de cinco fatores:**

**segurança aeronáutica; acessibilidades e território; saúde humana e viabilidade ambiental; conetividade e desenvolvimento económico; e investimento público e modelo financeiro.**

**O aeroporto proposto para Santarém terá um investimento inicial de mil milhões de euros e a construção dividida em cinco fases, começando com uma pista e capacidade até 10 milhões de passageiros por ano (obra que poderá ser concluída em três anos), até chegar à última fase, com três pistas e uma capacidade que "pode ir além dos 100 milhões de passageiros.**

**A opção Montijo, com apenas uma pista, permitiria receber 5 milhões de passageiros, e o projeto de Alcochete até 60 milhões de passageiros, mas nunca antes de 2035.**

**Os tempos de acesso ao aeroporto "são suportados por uma localização de excelência", com a existência da linha ferroviária do Norte e a auto**

**estrada A1, dando o exemplo da viagem de Alfa Pendular entre Santarém e Lisboa, que se fará em 29 minutos e a 45 de Coimbra.**

**Além de servir Lisboa, promovendo o desenvolvimento económico na zona Centro incluindo o interior promovendo o desenvolvimento económico e a coesão territorial, incluindo no interior**

**(e gerar emprego direto e indireto para cerca de 170 mil pessoas), este aeroporto poderá constituir-se também como um importante centro logístico para a Europa.**

**A solução passaria assim pela construção de um novo aeroporto na zona de Santarém, de forma a servir não só a grande Lisboa como também o centro sul do país. Segundo a moção aprovada, esta localização no distrito assume uma posição privilegiada tendo em conta as suas acessibilidades rodoviárias e ferroviárias, centralidade territorial e enquadramento com vias de comunicação atuais e futuras (como a nova linha de Alta Velocidade).**

**O benefício para o país é inegável, quer do ponto de vista da celeridade da execução do projeto, quer do ponto de vista financeiro, já que a maioria das infra estruturas de acesso, ferroviárias e rodoviárias, são preexistentes e estão, portanto, aptas a ser utilizadas, quer porque a maior parte do investimento que falta realizar será garantido por fundos privados.**

**Mesmo que assim não fosse sempre deve existir um aeroporto internacional a norte do Tejo, mais concretamente entre este e o Douro por motivos estratégicos de segurança. Na verdade, em caso de catástrofe como uma guerra ou um sismo violento as primeiras construções a ruírem são as pontes, Ora, com a solução Alcochete ou Montijo e encerrada a Portela nenhum aeroporto fica situado nesta vasta área geográfica e populacional impedindo ou dificultando muito o seu socorro. Por sua vez a zona a sul do Tejo ficará com 3 aeroportos.**

**Mais acresce que, para além da comissão técnica não ter avaliado o custo e a sua imputação quanto aos acessos a novo aeroporto também descurou a importância que tem para os utilizadores residentes a norte do Tejo, designadamente a região centro, quanto aos custos acrescidos de acesso como o combustível, as portagens, os bilhetes ou a emissão de CO2.**

**Tendo em conta que 90% dos utilizadores se localizam ou se dirigem a norte do Tejo a travessia deste não pode ser ignorada, sendo manifesta a falta de transportes e de acessibilidades e a perda de tempo.**

**Por ser assim, sempre se deverá existir um aeroporto a norte do Tejo**

**Estando a decorrer a discussão pública até 19 de Janeiro próximo, delibera a Assembleia Municipal de Leiria reafirmar a sua posição, no contexto dos demais municípios, de reclamar a construção de novo aeroporto em Santarém e em qualquer caso a existência de uma infraestrutura aeroportuária a norte do Tejo e recomendar ao Executivo Municipal e à Comunidade Intermunicipal o desenvolvimento de todas as ações e intervenções úteis e ou necessárias à realização deste desiderato.**

**Que se envie a presente moção ao Primeiro Ministro e ao Ministro das Infra estruturas, aos grupos parlamentares com assento na Assembleia da Republica e à Comissão Técnica independente.**

**Leiria, 15 de Dezembro de 2023**

**Pelo Grupo Municipal do Partido Socialista,**

**José Alves**

# Avaliação Ambiental Estratégica

## Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa

### Relatório Ambiental Preliminar da Fase III

#### 1. Enquadramento

No âmbito do procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) para a “**Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa**”, solicitou a Comissão Técnica Independente – Aeroporto à Câmara Municipal de Lisboa (CMLisboa) a emissão de parecer relativo ao “**Relatório Ambiental Preliminar da Fase III**”, datado de dezembro de 2023, o qual se encontra em **Consulta Institucional** no período de 5 de dezembro de 2023 a 19 de janeiro de 2024, prorrogado até 26 de Janeiro.

Esta consulta à CMLisboa decorre dos números 1 e 3 do artigo 7º do DL 232/2007, de 15 de junho e do DL n.º 58/2011, de 04 de Maio.

Este Relatório Ambiental procede à avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e propõe soluções e recomendações para a decisão das opções a prosseguir na fase seguinte. Esta avaliação incide sobre o quadro da avaliação estratégica integrada, de cada uma das opções estratégicas.

O conteúdo do Relatório Ambiental (Relatórios Técnicos Complementares e Anexos), foi consultado em [www.aeroparticipa.pt](http://www.aeroparticipa.pt).

#### 2. Resumo do Relatório Ambiental

O documento em análise está estruturado num **Sumário Executivo** (síntese dos resultados da avaliação), **Resumo Não Técnico** (resumo do Relatório Ambiental com linguagem não técnica), **Relatório Ambiental** (com a avaliação do processo AAE para as diferentes opções estratégicas tendo por base os Fatores Críticos para a Decisão, FCD, critérios de avaliação, programa de seguimento, diretrizes e recomendações) e seis **Relatórios Técnicos Complementares** ao Relatório Ambiental (cada um respeitante a uma área temática).

As **8 Opções Estratégicas** avaliadas são:

- **OE 1: AHD (Aeroporto Humberto Delgado) principal + Montijo complementar > Dual**



- **OE 2:** Montijo principal + **AHD complementar** (com evolução para o Montijo substituir integralmente o AHD) > Dual/Único
- **OE 3:** CT Alcochete (que substitua integralmente o AHD) > Único
- **OE 4:** **AHD principal** + Santarém complementar > Dual
- **OE 5:** Santarém (que substitua integralmente o AHD) > Único
- **OE 6:** **AHD principal** + CT Alcochete complementar > Dual
- **OE 7:** Vendas Novas (que substitua integralmente o AHD) > Único
- **OE 8:** **AHD principal** + Vendas Novas complementar > Dual

Destas **8 opções**, **5 incluem o Aeroporto Humberto Delgado** como **aeroporto principal** ou **complementar**.

O relatório apresenta **3 Questões Estratégicas**, às quais os **Fatores Críticos de Decisão (FCD)** e respetivos **Critérios de Avaliação (CA)** devem responder:

1. **Como aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, em modelo dual ou único?**
2. **Como evoluir para um *Hub* intercontinental?**
3. **Será necessário desativar, ou não, o aeroporto Humberto Delgado (AHD)?**

Quanto ao **horizonte temporal** da avaliação, uma vez que o aeroporto é definido como uma infraestrutura que requer investimentos de capital intensivo e tem uma **vida útil superior a 50 anos**, requer uma avaliação para 3 períodos temporais:

- o **longo prazo**, correspondente ao prazo operacional aeroportuário de 50 anos;
- o **curto prazo**, correspondente à resposta imediata através de medidas de melhoria de eficiência operacional;
- o **período de transição**, correspondente ao desenvolvimento de uma situação intermédia que será necessariamente dual, combinando o AHD com outra solução.

Refira-se que o atual Aeroporto Humberto Delgado foi aberto ao tráfego em 15 de outubro de 1942, pelo que se encontra em atividade há **82 anos**.

As **principais oportunidades e riscos**, avaliados na componente ambiente e sustentabilidade para cada uma das **8 OE**, tiveram em consideração os **5 Fatores Críticos de Decisão**, que por sua vez têm associados **Critérios de Avaliação** e **Indicadores**, que permitiram comparar as opções de localização.

Aos **5 Fatores Críticos de Decisão (FCD)**, para apoio à decisão, correspondem a 24 critérios de avaliação e 88 indicadores que no seu conjunto, constituem o Quadro de Avaliação Estratégica. Esses FCD são respetivamente:

- **FCD 1 – Segurança aeronáutica**

- **FCD 2 – Acessibilidades e território**
- **FCD 3 – Saúde Humana e Viabilidade Ambiental**
- **FCD 4 – Conectividade e desenvolvimento económico**
- **FCD 5 – Investimento público e modelo de financiamento**

Mais especificamente:

1. **Garantir a segurança aeronáutica**, com voos seguros, que respeitem todas as utilizações do espaço aéreo e do espaço territorial, sejam civis ou militares, e que atendam também às oportunidades criadas pelas novas tecnologias, particularmente no que respeita a formas de energia;
2. **Ter um aeroporto acessível à maioria dos utilizadores**, o mais próximo possível, servido por ferrovia e por rodovia de forma complementar, atendendo aos projetos previstos, sem prejudicar a qualidade ambiental, e promovendo o desenvolvimento e a coesão territorial;
3. **Salvaguardar as condições de usufruto do território para vários fins, garantindo as melhores condições ambientais e de saúde para todos os cidadãos, bem como a conservação do património natural e da biodiversidade, evitando riscos naturais, em particular os que já são agravados pelas alterações climáticas;**
4. **Assegurar as condições que potenciem ligações aéreas a todo o mundo** (conectividade), tirando partido da posição geográfica de Portugal. Isso envolve não apenas os países de língua oficial portuguesa e com os quais Portugal já tem ligações, mas também outros países e mercados dinâmicos, que favoreçam o crescimento das exportações portuguesas, do emprego qualificado e da produtividade.
5. **Viabilizar o investimento público**, com prioridade para a rapidez de execução, assegurando um modelo de financiamento com custos reduzidos para o Estado e valor para o concessionário, reconhecendo as condições existentes e as alterações a essas condições que poderão vir a ser necessárias.

A **avaliação** foi definida e orientada tendo por base cinco princípios fundamentais:

- O **primado do interesse nacional**, e não o de qualquer grupo de interesse;
- A **importância para o país**, isto é, encontrar aquela(s) que possa(m) ser a(s) melhor(es) alternativa(s) de solução para Portugal, com os seus desafios e realidade geoestratégica, política, social, ambiental e económica;
- A **perspetiva de longo prazo**, reconhecendo que se trata de um investimento de longo prazo, não se podendo refazer a cada 10 ou 20 anos;
- Por conseguinte, a **flexibilidade e capacidade de adaptação** às incertezas percecionadas, mas também ainda desconhecidas;

- A **sustentabilidade global** da solução para que seja durável e compatibilize as distintas dimensões da sustentabilidade, desde a ambiental, passando pela social, económico-financeira, até à tecnológica e de inovação.

Os **principais aspetos** resultantes desta avaliação estratégica foram:

- A relevância de um novo aeroporto face à posição geoestratégica nacional e da Região de Lisboa;
- A relevância de um hub intercontinental;
- A relevância da inserção Rede Transeuropeia de Transportes;
- O futuro das viagens de avião;
- **A relevância das questões ambientais e de saúde humana no aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa;**
- A relevância do contrato de concessão entre o Estado e a ANA Aeroportos de Portugal no aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa.

No que se refere às 8 opções estratégicas em cima identificadas, o relatório ambiental **conclui**:

#### **A. Soluções inviáveis para um Hub intercontinental**

São opções inviáveis por razões aeronáuticas, ambientais e económica financeiras devido à sua capacidade limitada para expandir a conectividade aérea,

- **AHD + MTJ (OE1)**
- **MTJ hub (OE2)**

A seguinte opção é inviável por razões aeronáuticas (de navegação aérea).

- **AHD + STR (OE4) e STR (OE5)**

#### **B. Soluções viáveis para um Hub intercontinental**

##### **Solução mais vantajosa**

- **AHD + CTA (OE6)**

Opção viável com o AHD em funcionamento até abrir o CTA como única solução aeroportuária (mínimo duas pistas) (OE3).

##### **2.ª solução viável**

- **AHD + VNO (OE8)**

Opção viável com o AHD em funcionamento até abrir VNO único (OE7) (mínimo duas pistas).

### **3. Análise**

A atual situação de rutura da capacidade do AHD, aliada aos conflitos inerentes à sua operação, muito penalizadora para a população de Lisboa e para outros usos sensíveis nas imediações das rotas de aproximação à pista, tornam imperiosa uma tomada quanto à localização do NAL.

São inequívocos os **impactos ambientais** (sobretudo nos descritores ruído e qualidade do ar) que a atual operação e enorme procura do AHD traz para da população de Lisboa, afetando negativamente a sua qualidade de vida.

A CMLisboa considera que **deve ser encontrada uma resposta urgente e duradoura que aumente a capacidade aeroportuária de Lisboa, a qual integre as indispensáveis infraestruturas de mobilidade e transporte que garantam uma acessibilidade rápida e cómoda ao centro de Lisboa**, assente em transportes públicos de passageiros e mercadorias, tendo em conta os racionais distância-tempo, distancia-custo e número de transbordos.

A população de Lisboa não pode continuar a ser penalizada pelo perpetuar da atual situação, impondo-se uma decisão célere para a escolha de uma solução duradoura que responda às necessidades atuais e futuras de um Hub Aeroportuário em Lisboa.

No que diz respeito ao concelho de Lisboa, as alternativas apresentadas dividem-se em duas grandes Opções Estratégicas:

- a manutenção do AHD, como aeroporto principal ou como aeroporto complementar;
- a desativação do AHD.

De acordo com a ponderação da componente ambiente e sustentabilidade apresentada no relatório, as opções estratégicas mais favoráveis são aquelas que levam à desativação do AHD, tendo em conta a redução da população exposta aos impactes ambientes negativos inerentes à atividade aeroportuária.

Todavia, no mesmo relatório não é clara a avaliação dos impactes ambientais espectáveis no município de Lisboa, resultantes da construção/exploração de novas infraestruturas, sejam rodoviárias, sejam ferroviários (acessos), associados às diferentes opções estratégicas, incluindo a quantificação da população afetada pelo atravessamento destas vias, assim como os impactes sobre áreas sensíveis da cidade e as suas interdependências.

Ainda no que se refere às infraestruturas rodoviárias, novas/a construir e as já existentes/em funcionamento, a metodologia de cálculo dos tempos de ligação rodoviária entre as diferentes opções da localização do futuro aeroporto e Lisboa contemplou apenas os volumes de procura nos acessos ao aeroporto, sem considerar o impacto na alteração da procura da rede de infraestruturas existente, o que pode ter resultado numa determinação irrealista dos tempos de percurso entre Lisboa e as várias opções em análise.

Este mesmo considerando aplica-se às ligações ferroviárias, uma vez que se refere às velocidades médias de circulação de 230 e 170 km/h para a rede de alta velocidade e convencional, respetivamente, o que apenas será compatível com uma alteração da infraestrutura existente e sem ter em consideração a atual oferta de transportes.

Na avaliação do indicador ambiente sonoro afeto à cidade de Lisboa, mencionado no documento *PT4 Ambiente – Anexo 1, ponto 2.2 ambiente sonoro*, é feita a referência ao Plano de Ação de Ruído

elaborado pelo município de Lisboa, o qual foi desenvolvido com o objetivo de apresentar o diagnóstico da cidade em termos de tráfego rodoviário e as inerentes propostas de medidas de gestão municipal, e não descrito para avaliar o ruído gerado nem pelo tráfego aéreo nem por grandes infraestruturas de transporte rodoviário ou ferroviário que atravessam o município.

Assim sendo, considera-se de carácter obrigatório a realização de uma avaliação integrada que contemple os impactes ambientais nos cenários futuros, tendo em conta não só as opções estratégicas em avaliação, como também as infraestruturas de acesso ao espaço aeroportuário presentes na cidade.

O documento “Relatório da Análise de Curto Prazo”, datado de dezembro de 2023, incluído no *PT2 - Anexo 10*, apresenta soluções expeditas e imediatas para a melhoria operacional do AHD e resposta às necessidades de transporte de passageiros, carga e de aeronaves, a curto prazo. No entanto, a componente ambiental nesta fase de estudo não considera qualquer avaliação de ambiente e sustentabilidade, situação que deve ser corrigida.

Aliás a CTI não refere a este propósito a existência do **Programa de Ação de Ruído 2014 – 2017** e do **Programa de Ação de Ruído 2018 – 2023**, cada um com 5 anos de vigência, da responsabilidade da operadora cuja implementação tarda em acontecer.

De facto, de que vale a existência destes programas, que integram medidas mitigadoras de ruído junto dos recetores sensíveis em Lisboa, se não são concretizados?

A CTI deveria assim ter avaliado o **cumprimento da execução física e financeira destes dois programas**, incluindo os recentes “Programa Bairro 1ª fase edifícios de usos sensíveis não habitacionais (escolas e hospitais)” e “Programa Bairro 2ª fase edifícios de usos sensíveis residenciais”, fundamentais para compatibilizar a operação do AHD com um ambiente acústico qualificado.

Esta situação é tanto mais importante porquanto a Comissão Técnica Independente **apenas identifica** como “**Soluções viáveis para um Hub intercontinental**” as opções estratégicas **OE6 AHD + CTA** (esta a solução mais vantajosa) e **OE8 AHD + VNO** (solução viável), ambas com incidência territorial no concelho de Lisboa e configurando uma solução Dual.

À luz do conhecimento dos impactos atuais, considera-se que manutenção do AHD em regime dual, como previsto na OE6 AHD + CTA, deve ponderar a operação do AHD como aeroporto de proximidade/City.

Como já referido, o Relatório Ambiental reflete uma análise dos fatores críticos de decisão para cada uma das oito opções de localização efetuada de forma genérica, sem avaliar os impactes ambientais.

É necessário avaliar os impactes associados às novas infraestruturas a construir, quer rodoviárias, quer ferroviárias, para os acessos às diferentes opções, ao nível da mobilidade e transporte, com impacte direto em Lisboa.

Atenta à natureza e complexidade do procedimento em análise, consideram-se redutoras as competências acometidas à CMLisboa enquanto agente de Governança, devendo também ter-se em

conta as atribuições previstas no Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei Nº 75/2013, de 12 de setembro, designadamente as responsabilidades do município de Lisboa em matéria de transportes e acessibilidades e ambiente.

**Lisboa, 26 de Janeiro de 2024**

## **Câmara Municipal de Odivelas**

Exmos Senhores,

Analisado o Relatório Ambiental da Avaliação Ambiental Estratégica, que incide sobre a avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, considera-se pertinente e apropriado o teor e profundidade das diversas matérias patentes neste relatório. As diferentes dimensões da sustentabilidade estão manifestamente presentes no Relatório Ambiental, bem como a integração e transdisciplinaridade de várias áreas do conhecimento consideradas relevantes para a avaliação das opções estratégicas em apreço. Neste sentido, concorda-se com o disposto no Relatório Ambiental, nada tendo a acrescentar.

Com os meus cumprimentos,

Hugo Martins

Presidente da Câmara Municipal



## **Câmara Municipal de Palmela**

Exma. Senhora

Coordenadora-Geral da Comissão Técnica Independente

Maria do Rosário Partidário

Encarrega-me o Senhor Presidente da Câmara Municipal de Palmela de remeter, tal como solicitado por V. Exa. comentários à Consulta Pública CTI - Relatório Ambiental sobre avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa.

A Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 89/2022, de 14 de outubro, que promove a análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, bem como a avaliação de opções estratégicas, veio determinar a realização de uma avaliação ambiental estratégica (AAE), nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de Junho, que estabelece o regime a que fica sujeita a avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente.

A referida RCM veio ainda determinar a criação de uma Comissão Técnica Independente (CTI) que integra um coordenador-geral e seis coordenadores de áreas temáticas, especialistas das respetivas áreas de trabalho.

A coordenação-geral foi assegurada pela Professora Doutora Maria do Rosário Partidário (do Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa) e as coordenações das áreas temáticas são asseguradas pelo Professor Doutor Nuno Marques da Costa (do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa), no caso da PT1 - "Estudos de procura aeroportuários e de acessibilidades de infraestruturas e transportes"; pela Professora Doutora Rosário Macário (do Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa), no que se refere à PT2 - "Planificação aeroportuária, incluindo análise de capacidade e planos de desenvolvimento aeroportuário compatíveis com a evolução de um hub intercontinental"; pelo Professor Doutor Paulo Pinho (da Faculdade de Engenharia do Porto), em relação à PT3 - "Acessibilidades rodoviárias e ferroviárias"; pela Professora Doutora Teresa Fidélis (da Universidade de Aveiro), no que concerne à PT4 - "Ambiente"; pelo Professor Doutor Fernando Alexandre (da Universidade do Minho), que diz respeito à PT5 - "Análise e modelagem económico-financeira"; e pela Professora Doutora Raquel Carvalho (da Universidade Católica Portuguesa) no que se reporta à PT6 - "Jurídica". Os documentos em análise constituem o Relatório Ambiental, preliminar, referente à Avaliação Ambiental Estratégica, apresentando os resultados finais da análise e avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa. No que concerne ao objeto de avaliação, em geral, e às possíveis localizações, em concreto, a RCM apontou cinco opções estratégicas (OE), às quais a CTI, após um processo amplamente participado, acrescentou mais três, avaliando um total de oito OE, a saber:

- OE1, do tipo dual, consistindo no Aeroporto Humberto Delgado (AHD) como aeroporto principal e o Montijo como aeroporto complementar;
- OE2, do tipo dual (numa fase inicial) e único (numa fase final), consistindo no Montijo como aeroporto principal e o AHD como aeroporto complementar, evoluindo posteriormente para o Montijo substituir integralmente o AHD;

- OE3, do tipo único, consistindo no aeroporto no Campo de Tiro, substituindo integralmente o AHD;
- OE4, do tipo dual, consistindo no AHD como aeroporto principal e Santarém como aeroporto complementar;
- OE5, do tipo único, consistindo em Santarém como aeroporto único, substituindo integralmente o AHD;
- OE6, do tipo dual, consistindo no AHD como aeroporto principal e o Campo de Tiro como aeroporto complementar;
- OE7, do tipo único, consistindo no aeroporto em Vendas Novas, substituindo integralmente o AHD;
- OE 8, do tipo dual, consistindo no AHD como aeroporto principal e Vendas Novas como aeroporto complementar.

No Relatório Ambiental, nos capítulos 6 e 8, encontra-se a avaliação detalhada de cada OE por Fatores Crítico de Decisão (FCD). Como síntese, indica-se a forma como os diferentes FCD avaliaram as OE, em primeira e em segunda ordem de preferência:

- FCD1 - Segurança aeronáutica: 1.<sup>a</sup>: OE3 (Campo de Tiro), 2.<sup>a</sup>: OE7 (Vendas Novas);
- FCD2 - Acessibilidade e Território: 1.<sup>a</sup>: OE2 (Montijo como principal e AHD como complementar ou apenas Montijo), 2.<sup>a</sup>: OE6 (AHD como principal e Campo de Tiro como secundário) e OE3 (Campo de Tiro);
- FCD3 - Saúde Pública e Viabilidade Ambiental: 1.<sup>a</sup>: OE7 (Vendas Novas), 2.<sup>a</sup>: OE3 (Campo de Tiro);
- FCD4 - Conectividade e Desenvolvimento Económico: 1.<sup>a</sup>: OE6 (AHD como principal e Campo de Tiro como secundário), 2.<sup>a</sup>: OE4 (AHD como principal e Santarém como Secundário) e OE8 (AHD como principal e Vendas Novas como secundário);
- FCD5 - Investimento Público e Modelo de Financiamento: 1.<sup>a</sup>: OE6 (AHD como principal e Campo de Tiro como secundário), 2.<sup>a</sup>: OE4 (AHD como principal e Santarém como Secundário) e OE8 (AHD como principal e Vendas Novas como secundário).

Como recomendações para a decisão que cabe, naturalmente, aos decisores políticos governativos, a CTI sugere que se selecione um modelo dual, que permita a evolução para um modelo único no médio/longo prazo, quando tiver sido criada suficiente massa crítica, com densificação de atividades e recursos humanos.

O novo Aeroporto deverá ter condições para, no futuro, tendo em conta as condições de evolução da procura e da economia nacional, poder funcionar como aeroporto único, dado que esse é o modelo mais favorável para o desenvolvimento de um hub intercontinental. Na escolha da localização do novo aeroporto, dado que deverá ter condições para poder vir a

ser aeroporto único, deve ser tida em conta a proximidade ao centro de Lisboa, de forma a potenciar as economias de aglomeração da região.

No que concerne às dúvidas e comentários que a Câmara Municipal de Palmela deseja referir no âmbito da presente participação pública salientamos os seguintes aspetos:

No "Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1" [ficheiro: PT3\_Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1.pdf], na página 43, a "Figura III.2 - Rede Ferroviária Nacional (Fonte: PFN 2022)", referente ao mapa com Plano Ferroviário Nacional, não fica clara a data da aprovação/entrada em vigor do respetivo plano.

No mesmo anexo/ficheiro, na página 45, a "Figura III.4 - Esquema da rede ferroviária modelada (PTV-VISUM)", não fica claro se na via férrea convencional, o traçado apresentado (ver circunferência amarela), corresponde ao Plano Regional de Ordenamento do Território de Oeste e Vale do Tejo e se existe necessidade de o transpor para a presente revisão do Plano Diretor Municipal (PDM) de Palmela.

Ainda no mesmo anexo/ficheiro, na página 49, na "Figura III.8 - Proposta Variante (CV) para a solução aeroportuária Montijo", são identificados traçados de ligação ferroviária à localização na Base Aérea Montijo, nos quais um interfere com a denominada "Terra dos Caramelos", área estruturante secundária do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (cf. segunda figura infra).

Ainda reportando acerca do mesmo anexo/ficheiro, na página 58, "Figura III.18 - Proposta BASE para a solução aeroportuária Campo de Tiro de Alcochete" surgem diferentes propostas de traçado da linha ferroviária de Alta Velocidade, na última versão fornecida pela RAVE à Câmara Municipal de Palmela havia apenas referência a um traçado, pelo que desconhecemos a fonte da informação apresentada.

No "Parecer D - Análise do regime de expropriações, nomeadamente análise de risco e implicações no calendário, bem como análise do enquadramento legal urbanístico" [ficheiro: PT6\_Anexo D - Análise do regime de expropriações.pdf], na página 47, existe referência à servidão do aeroporto de Rio Frio, cf. Decreto n.º 62/76, de 23 de Janeiro, que sujeita a servidão aeronáutica os terrenos adjacentes ao Aeroporto de Rio Frio, então assumido como NAL, o qual nunca foi, formalmente, revogado. Salientamos que, ao longo do processo de revisão do PDM de Palmela, essa questão nunca foi trazida à colação por nenhuma entidade, sendo que a área de servidão abrange a quase a totalidade do município.

Com os melhores cumprimentos,

Câmara Municipal de Palmela



MUNICÍPIO DE SETÚBAL  
CÂMARA MUNICIPAL

REUNIÃO N.º 02/2024 PROPOSTA N.º 002/2024/GAP  
Realizada em 24/01/2024 DELIBERAÇÃO N.º 20/2024

**ASSUNTO: Parecer do Município de Setúbal no âmbito da Consulta Pública do “Relatório Ambiental Preliminar” da Avaliação Ambiental Estratégica para avaliação das opções com vista ao aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa**

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro, alterada pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 86/2023, de 26 de julho, determina a análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, assim como a avaliação de opções estratégicas, através da coordenação e realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE). A mesma Resolução do Conselho de Ministros (RCM) determinou a criação de uma Comissão Técnica Independente (CTI), sendo esta Comissão composta por um coordenador-geral e seis coordenadores de áreas temáticas, especialistas nas respetivas áreas de trabalho na CTI.

Conforme definido na RCM, é responsabilidade da CTI a realização da AAE, a qual inclui a determinação do âmbito e alcance da AAE, a elaboração do Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD) e respetiva consulta institucional, elaboração do Relatório Ambiental (RA) e respetiva consulta pública e institucional, concluindo com a elaboração da Declaração Ambiental (DA) e sequente apresentação à Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e restantes Entidades com Responsabilidades Ambientais Específicas (ERAE).

O procedimento de AAE encontra-se na 3ª fase—Avaliação de opções estratégicas, a qual consiste na consulta pública e institucional do RA preliminar, em conformidade com o nº1 do artigo 6º e nº1 do artigo 7º do Regime de Avaliação de Planos e Programas, encontrando-se a mesma a decorrer entre os dias 06 de dezembro de 2023 e 26 de janeiro de 2024, sendo o seu objetivo a avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa com estratégias diferenciadas, de uma ou mais localizações:

- OE1 - Solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto do Montijo o de complementar;
- OE2 - Solução dual alternativa, em que o Aeroporto do Montijo adquirirá, progressivamente, o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto Humberto Delgado o de complementar, incluindo a capacidade para o aeroporto principal substituir integralmente a operação do aeroporto secundário;
- OE3 - Construção de um novo aeroporto internacional no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado;
- OE4 - Solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e um Aeroporto localizado em Santarém o de complementar;
- OE5 - Construção de um novo aeroporto internacional localizado em Santarém, que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado;

- OE6 - Solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e um Aeroporto localizado no Campo de Tiro de Alcochete;
- OE7 - Construção de um novo aeroporto internacional localizado em Vendas Novas, que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado;
- OE8 - Solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e um Aeroporto localizado em Vendas Novas o de complementar.

Como tal, a CTI disponibiliza os documentos que compõe o RA preliminar no portal AeroParticipa (<https://www.aeroparticipa.pt/>), Relatório esse que foi objeto de análise por parte do Município de Setúbal. O presente parecer técnico envolveu a participação do Departamento de Urbanismo, Habitação, Mobilidade e Fiscalização (DURB), do Departamento de Ambiente e Serviços Urbanos (DASU) e do Gabinete de Apoio ao Desenvolvimento Sustentável e Emergência Ambiental (GADSEA).

Assim, propõe-se que a Câmara Municipal delibere o seguinte:

- A aprovação do Parecer do Município de Setúbal no âmbito da Consulta Pública do “Relatório Ambiental Preliminar” da Avaliação Ambiental Estratégica para avaliação de opções para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa (em anexo);
- O envio do Parecer do Município de Setúbal à Comissão Técnica Independente por via eletrónica até ao fim do prazo da Consulta Pública;

Anexo: Parecer do Município de Setúbal no âmbito da Consulta Pública do “Relatório Ambiental Preliminar” da Avaliação Ambiental Estratégica para avaliação de opções para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

O TÉCNICO

O CHEFE DE DIVISÃO

O DIRECTOR DO DEPARTAMENTO

O PROPONENTE

APROVADA / REJEITADA por:            Votos Contra;            Abstenções; 10 Votos a Favor.

*Aprovada em minuta, para efeitos do disposto no n.º 3 do art.º 57 da lei 75/13, de 12 de setembro*

O RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DA ACTA

O PRESIDENTE DA CÂMARA

## Câmara Municipal de Setúbal

### Análise / Informação Técnica

**Processo N.º:** 1076/23  
**Requerimento N.º:** 6587/23  
**Data de Entrada:** 1/8/2023  
**Designação do Requerimento:** DIVS - Com/Rqts diversos  
**Requerente Principal:** COMISSAO TECNICA INDEPENDENTE (CTI – AEROPORTO)  
**Localização da Obra:** REGIÃO DE LISBOA  
**Freguesia:** N.A.

**Nome do Técnico:** PEDRO AMILCAR MORENO  
**Unidade Orgânica:** D040202  
**Data da informação:** 2024/01/15

**Concordo**

A Chefe do DURB/DIPU

*Alexandra Marques*

17/01/2024

Alexandra Marques (Arqt.º)

(com subdelegação de competências de acordo com despacho DURB 296/2023, de 23 de outubro)

**Concordo**

O Diretor do DURB

*Vasco Raminhas Silva*

17/01/2024

Vasco Raminhas Silva (Dr.)

No uso da competência delegada através do despacho n.º 289/23/GAVRC de 18 de outubro

**Concordo**

A Vereadora

Rita Carvalho

*Rita Carvalho*

17 / 01 / 2024

No uso de competência delegada por despacho n.º 58/2023/GAP, de 27 de fevereiro, retificado pelo Despacho n.º 181/2023/GAP, de 07 de julho

## CONSULTA PÚBLICA DO “RELATÓRIO AMBIENTAL PRELIMINAR” DA AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA PARA AVALIAÇÃO DAS OPÇÕES COM VISTA AO AUMENTO DA CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA DA REGIÃO DE LISBOA

### PARECER DO MUNICÍPIO DE SETÚBAL

#### I. ENQUADRAMENTO

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro, alterada pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 86/2023, de 26 de julho, determina a análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, assim como a avaliação de opções estratégicas, através da coordenação e realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE). A mesma Resolução do Conselho de Ministros (RCM) determinou a criação de uma Comissão Técnica Independente (CTI), sendo esta Comissão composta por um coordenador-geral e seis coordenadores de áreas temáticas, especialistas nas respetivas áreas de trabalho na CTI.

Conforme definido na RCM, é responsabilidade da CTI a realização da AAE, a qual inclui a determinação do âmbito e alcance da AAE, a elaboração do Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD) e respetiva consulta institucional, elaboração do Relatório Ambiental (RA) e respetiva consulta pública e institucional, concluindo com a elaboração da Declaração Ambiental (DA) e sequente apresentação à Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e restantes Entidades com Responsabilidades Ambientais Específicas (ERAEE).

O procedimento de AAE encontra-se na 3ª fase—Avaliação de opções estratégicas, a qual consiste na consulta pública e institucional do RA preliminar, em conformidade com o nº1 do artigo 6º e nº1 do artigo 7º do Regime de Avaliação de Planos e Programas, encontrando-se a mesma a decorrer entre os dias 06 de dezembro de 2023 e 26 de janeiro de 2024, sendo o seu

objetivo a avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa com estratégias diferenciadas, de uma ou mais localizações:

- OE1 - Solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado (AHD) terá o estatuto de aeroporto principal e o aeroporto do Montijo (MTJ) o de complementar;
- OE2 - Solução dual alternativa, em que o aeroporto do MTJ adquirirá progressivamente o estatuto de aeroporto principal e o AHD o de complementar, incluindo a capacidade para o aeroporto principal substituir integralmente a operação do aeroporto secundário;
- OE3 - Construção de um novo aeroporto internacional no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), que substitua, de forma integral, o AHD;
- OE4 - Solução dual, em que o AHD terá o estatuto de aeroporto principal e um aeroporto localizado em Santarém (STR) o de complementar;
- OE5 - Construção de um novo aeroporto internacional localizado em STR, que substitua, de forma integral, o AHD;
- OE6 - Solução dual, em que o AHD terá o estatuto de aeroporto principal e um aeroporto localizado no CTA;
- OE7 - Construção de um novo aeroporto internacional localizado em Vendas Novas (VNO), que substitua, de forma integral, o AHD;
- OE8 - Solução dual, em que o AHD terá o estatuto de aeroporto principal e um aeroporto localizado em VNO o de complementar.

Como tal, a CTI disponibiliza os documentos que compõe o RA preliminar no portal AeroParticipa (<https://www.aeroparticipa.pt/>), Relatório esse que foi objeto de análise por parte do Município de Setúbal.

O presente parecer técnico envolveu a participação do Departamento de Urbanismo, Habitação, Mobilidade e Fiscalização (DURB), do Departamento de Ambiente e Serviços Urbanos (DASU) e do Gabinete de Apoio ao Desenvolvimento Sustentável e Emergência Ambiental (GADSEA).

## **II. ANÁLISE AO “RELATÓRIO AMBIENTAL PRELIMINAR”**

É referido no RA em apreço que as infraestruturas aeroportuárias são ativos estratégicos para o desenvolvimento económico das regiões, geradores de novas atividades económicas e contribuindo para a atração de investimento. Refere também que a escolha da melhor opção para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa é um processo de elevada complexidade em que se cruzam múltiplas temáticas, perspetivas de grupos de interesse e grandes tensões criadas por posições em conflito. Criar grandes infraestruturas que geram profundas alterações nas dinâmicas económicas, territoriais, sociais e ambientais num contexto de elevada incerteza, coloca desafios para os quais não existem respostas fáceis nem rigorosas.

Assim, atendendo aos impactes gerados por um aeroporto (sejam eles positivos ou negativos) e à complexidade associada ao processo de seleção da localização mais adequada, considera-se que os estudos e análises que suportam o processo de decisão devem ser desenvolvidos por uma equipa técnica constituída por peritos credenciados de diversas áreas técnico/científicas.



No que diz respeito ao propósito da AAE, este procedimento tem como propósito responder a três questões, conforme definido na RCM nº 89/2023:

- **Como aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, em modelo dual ou único?**
- **Como evoluir para um “hub” intercontinental?**
- **Será necessário desativar, ou não, o aeroporto Humberto Delgado?**

Estas questões constituem-se assim como o problema de decisão ao qual a AAE pretende dar resposta.

Relativamente à localização de um novo aeroporto, e modelo de funcionamento, por forma a aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa, a RCM 89/2022 define como possíveis soluções um conjunto de cinco opções, definidas na AAE como Opções Estratégicas (OE):

- OE1 - Dual AHD principal + MTJ complementar;
- OE2 - Dual MTJ principal + AHD complementar (com evolução para o MTJ substituir integralmente o AHD);
- OE3 - Único CTA (que substitua integralmente o AHD);
- OE4 - Dual AHD principal + STR complementar;
- OE5 - Único STR (que substitua integralmente o AHD);

A estas OE a CTI acrescentou, em abril de 2023, mais três OE:

- OE6 - Dual AHD principal + CTA complementar;
- OE7 - Único VNO (que substitua integralmente o AHD);
- OE8 - Dual AHD principal + VNO complementar;

Para avaliar as cinco OE originais, e depois chegar a mais três OE, a CTI integrou sete peritos, um responsável pela coordenação geral dos trabalhos e seis responsáveis pela coordenação de áreas temáticas específicas. Esta equipa conjugou assim diferentes áreas de saber, incluindo engenharia, direito, economia, geografia, planeamento, ambiente, transportes e ordenamento do território. Com a realização dos estudos complementares juntaram-se outras especialidades, nomeadamente arquitetura, biologia, sociologia, paisagem, entre outras. Os trabalhos da CTI foram realizados em conjunto, de forma transdisciplinar, com o objetivo de construir e partilhar conhecimento, integrando diferentes áreas de saber para tentar resolver um problema cuja solução não é óbvia face aos seus vários constrangimentos.

As seis áreas fundamentais deram origem a Pacotes Temáticos:

1. Estudos de procura;
2. Planeamento aeroportuário;
3. Acessibilidades;
4. Ambiente;
5. Análise económica e financeira;
6. Análise jurídica

Cada um dos Pacotes Temáticos deu origem, por sua vez, a Relatórios Técnicos complementares ao RA em apreço, os quais apresentam os detalhes da análise e as fundamentações às quais a avaliação recorreu.

Refere o RA que durante todo o processo de avaliação as seis áreas temáticas foram-se entrecruzando, originando um processo de aprendizagem e de co-criação de conhecimento, o qual permitiu definir o Quadro de Avaliação Estratégica e consubstanciar os argumentos constantes na avaliação de oportunidades e risco, cuja estrutura de análise e avaliação tem como base os Fatores Críticos de Decisão (FCD) e se encontra apoiada pelos estudos temáticos desenvolvidos para cada Pacote Temático.

Refira-se que em todas as fases do processo houve lugar à participação do público, quer através do portal Aeroparticipa, como pela abertura formal de procedimentos de consulta pública e institucional. Refere o RA que tal foi derivado da preocupação da CTI em contribuir para criar uma consciência coletiva sobre o problema, assim como para beneficiar dos contributos dos cidadãos participantes.

Verifica-se que o conjunto destes elementos possibilitou realizar uma avaliação de cada OE por FCD e por critério de avaliação, o que origina a seguinte resposta ao problema de decisão, propósito da AAE:

**- Como aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, em modelo dual ou único?**  
É sugerida a adoção de um modelo dual que permita evoluir para um modelo único no médio/longo prazo, quando tiver sido criada suficiente massa crítica, com densificação de atividades e recursos humanos. Tal deve-se ao facto do modelo único ser o mais favorável ao desenvolvimento de um “hub” intercontinental. Quanto à escolha da localização, deverá ser tida em conta a proximidade ao centro de Lisboa, de forma a potenciar as economias de aglomeração da região.

**- Como evoluir para um “hub” intercontinental?**

Um “hub” intercontinental funcionará melhor num aeroporto único, partindo de uma solução dual, com o novo aeroporto a reunir todas as condições para vir a funcionar como “hub” intercontinental.

**- Será necessário desativar, ou não, o Aeroporto Humberto Delgado?**

As razões ambientais e de saúde pública justificam o fecho ou uma redução significativa de movimentos, mas admite-se que a tecnologia venha a melhorar. Por razões de acessibilidade, menores distâncias e consequentemente menor pegada carbónica, e por razões económicas e financeiras, uma vez que se trata de uma infraestrutura já existente, poderá fazer sentido prolongar a vida útil do AHD no curto/médio prazo.

No que diz respeito à solução a adotar para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa, e destacando que a decisão caberá aos decisores políticos, a CTI refere que:

- A solução que apresenta mais vantagens é AHD + CTA (OE6) até abrir CTA único (OE3)
- Uma outra solução viável é AHD + VNO (OE7) até abrir VNO único (OE8)
- AHD + MTJ (OE1) ou MTJ hub (OE2) não são opções viáveis por razões aeronáuticas e ambientais, bem como por razões económico financeiras devido à sua capacidade limitada para expandir a conectividade aérea;
- AHS+STR (OE4) e STR (OE5) não são opções viáveis por razões aeronáuticas (de navegação aérea).

Assim, conclui de igual modo a CTI que:

- As soluções únicas são mais favoráveis que soluções duais, pela redução da duplicação dos efeitos nocivos, externalidades ambientais negativas e afetação da população / saúde pública;
- As soluções duais acarretam, além da duplicação dos efeitos nocivos, perdas de procura associada aos movimentos em trânsito, mas são preferíveis em termos de acessibilidades porque redistribuem os fluxos de acesso às instalações aeroportuárias. Verifica-se também que apresentam vantagens enquanto modelo de transição até se chegar a um modelo de solução único.

De um modo geral, o RA em apreço é um documento robusto, claro, com análises cuja base sólida se fundamenta em múltiplos estudos, realizados por peritos em várias áreas, peritos estes que vão desde académicos e docentes em instituições superiores universitárias, tais como a Universidade do Minho, a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, a Universidade Católica do Porto, a Universidade de Aveiro, o Instituto Superior Técnico, o Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa, assim como personalidades de reconhecido mérito científico e técnico. Neste âmbito, salienta-se que este relatório conjugou diferentes áreas de saber, de forma transdisciplinar, abordando o tema de forma integrada e consistente.

De igual modo, a metodologia utilizada para avaliar as OE, uma análise realizada sob o ponto de vista maioritariamente estratégico, vai ao encontro da complexidade inerente à avaliação das opções para implantação de uma infraestrutura aeroportuária.

A decisão de construção de uma infraestrutura aeroportuária, para além de requerer investimentos com um período de retorno longo e ter uma vida útil superior a 50 anos, promoverá a criação de uma nova polaridade na Região que irá atrair população e atividades económicas para a sua envolvente. As dinâmicas esperadas constituirão um desafio à capacidade de resiliência e sustentabilidade do desenvolvimento da região, não só pela implantação de um novo aeroporto, mas também pelas transformações territoriais daí decorrentes. Assim, importa enquadrar esta decisão de investimento numa estratégia de desenvolvimento regional integrada, com enfoque na estruturação das redes regionais de transporte (e.g. construção de uma terceira travessia do Tejo e investimento na ferrovia), na dinamização da base económica, na minimização dos impactes nas alterações climáticas e no reforço do sistema urbano de suporte.

### III. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considera-se que, de uma forma geral, a versão preliminar do Relatório Ambiental constitui um documento robusto, cujas conclusões são claras e se encontram devidamente fundamentadas.

Face ao exposto, propõe-se a emissão de **parecer favorável**.

À Chefe da DIPU

O Técnico,





vendas novas

era uma vez uma princesa...

## Parecer sobre o Relatório Ambiental da localização do Novo Aeroporto de Lisboa

No passado dia 5 de dezembro de 2023 foi apresentado, no Auditório do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, em Lisboa, o Relatório Ambiental Preliminar e os Relatórios Técnicos Complementares sobre as localizações em análise para o novo aeroporto internacional de Lisboa. Uma das localizações analisadas pela Comissão Técnica Independente (CTI), nomeada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro (RCM), situa-se no concelho de Vendas Novas, mais concretamente entre as localidades de Bombel, Afeiteira e Piçarras.

A localização de Vendas Novas configura na *short list* das possíveis localizações em estudo desde abril de 2023, quando o relatório da 1ª fase – “Reconhecimento e triagem” - foi apresentado. Tal relatório confundia, ainda, a localização Vendas Novas com o nome Pegões, algo corrigido nos relatórios subsequentes depois de ter sido alertada a CTI, por email do Vice-Presidente da Câmara Municipal de 26 de abril.

No presente parecer fazemos uma breve análise à documentação apresentada, no que diz respeito à localização Vendas Novas, bem como sugestões sobre a mesma.

### **LOCALIZAÇÃO E LAYOUT**

Vendas Novas corresponde a uma das nove opções estratégicas a serem analisadas pela CTI, cinco das quais definidas pela RCM e outras quatro adicionadas na 1ª fase. A saber:

- Aeroporto Humberto Delgado (AHD) principal + Montijo complementar;
- Montijo principal + AHD complementar;
- Campo de Tiro de Alcochete (CTA);
- AHD principal + Santarém complementar;
- Santarém;
- AHD principal + CTA complementar;
- Vendas Novas;
- AHD principal + Vendas Novas complementar;
- Rio Frio + Poceirão.

Resulta do exposto que Vendas Novas poderia funcionar numa opção dual como numa opção única. Das localizações em estudo a CTI excluiu imediatamente Rio Frio + Poceirão em virtude de “razões





vendas novas

era uma vez uma princesa...

*ambientais ponderosas [...] e que já tinham sido argumentadas e fundamentadas nos estudos realizados a partir de 1990<sup>1</sup>.*

Quanto à caracterização das soluções apresentadas o relatório ambiental define-as do seguinte modo<sup>2</sup>:

- Vendas Novas

*“a construção de um novo aeroporto internacional localizado em Vendas Novas, que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado (CTI)*

*Esta opção tem por base o layout considerado nos estudos do LNEC em 2007-2008 para o CTA. Entende-se que Vendas Novas (2 pistas) terá uma implantação e desenvolvimento que lhe permita em qualquer altura se constituir como o único aeroporto da Região de Lisboa, pelo que se considera que o AHD pode encerrar com a abertura de Vendas Novas, com 2 pistas. Capacidade máxima: atinge em 2084 com 2 pista 107 mov/h, atinge 127 mov/h com 3 pistas (cenário baixo de procura).”*

- AHD + Vendas Novas

*“uma outra solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e um Aeroporto localizado em Vendas Novas o de complementar (CTI)*

*Esta opção baseia-se no Plano de Desenvolvimento (Lado Ar) da ANA e no layout considerado na OE3 com 1 pista. Considera-se que ambos os Planos de Desenvolvimento decorrem em simultâneo e com o mesmo horizonte de vida útil. Capacidade máxima: 145 mov/h – para além de 2086, com 2 pistas + AHD – também para além de 2086 (cenário baixo de procura).”*

Tanto a opção não-dual como a opção dual, em Vendas Novas, não parecem apresentar restrições na capacidade de expansão, isto é, a área de implantação é suficiente para acomodar as sucessivas expansões previstas para o aeroporto e a cidade aeroportuária.

A previsão de abertura de pistas é, na solução não-dual: 1ª pista em 2033, 2ª pista em 2034, 3ª pista, quando necessário, embora a expectativa é que nunca seja antes de 2043. Na solução dual os prazos são, respetivamente e nos mesmos termos, 2032, 2042 e 2055<sup>3</sup>. A estimativa de procura, para a solução não-dual de Vendas Novas, corresponde a 72 milhões de passageiros em 2050 e 106 milhões de passageiros em 2086.

A orientação das pistas em Vendas Novas seria 18-36, orientação igual à do CTA, o que configura em aproximação e saída no eixo norte-sul. A orientação das pistas, cruzada com uma análise de ventos

---

<sup>1</sup> Página 26 do Relatório Ambiental

<sup>2</sup> Páginas 30 e 31 do Relatório Ambiental

<sup>3</sup> Página 11 do Anexo 3 da Parte 1 do Relatório Técnico Complementar (RTC)



vendas novas

era uma vez uma princesa...

predominantes, permite concluir que Vendas Novas e CTA são as localizações mais viáveis neste domínio<sup>4</sup>.

O layout aeroportuário estudado assenta na previsão máxima de 4 pistas de 4000 metros, com 60 metros de largura. Em termos de capacidade das pistas estima-se que com uma pista de possa atingir 54 movimentos por hora (superior ao AHD), 107 movimentos por hora com duas pistas, 127 e 136 respetivamente para 3 e 4 pistas.

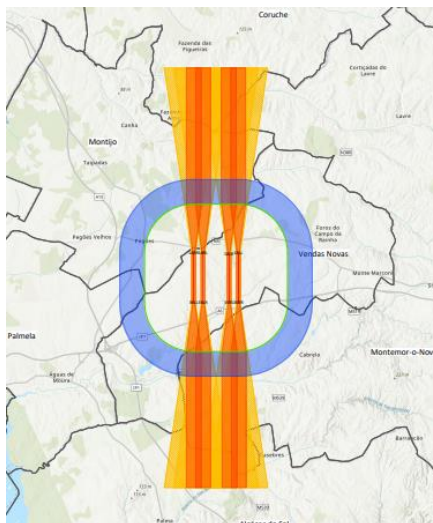


Figura 1 - Cones de aproximação e saída e superfície cônica (a azul) da localização de Vendas Novas

## **ACESSIBILIDADES E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO**

A construção de uma infraestrutura aeroportuária na região de Vendas Novas, quer seja no Campo de Tiro de Alcochete, quer seja concretamente em Vendas Novas, transformará necessariamente a vivência e organização das comunidades e das localidades desta região. Assim, é apontado<sup>5</sup> como necessário uma revisão dos Planos Diretores Municipais das zonas envolventes, assim como, em caso de impacto direto assinalável, planos de urbanização para o aglomerado aeroportuário.

No que respeita às acessibilidades ferroviárias há a destacar a necessidade de implementação do Plano Ferroviário Nacional, o que inclui os projetos de alta velocidade, e eventual adaptação à localização decidida, e a construção da Terceira Travessia do Tejo (TTT). Além do exposto, é necessário que além da infraestrutura sejam igualmente assegurados os serviços ferroviários necessários para a infraestrutura. O acesso ferroviário à localização de Vendas Novas, para o serviço convencional, será

<sup>4</sup> Página 35 e seguintes da Parte 2 do RTC

<sup>5</sup> Página 99 do Relatório Ambiental





# vendas novas

era uma vez uma princesa...

feito através de um desvio da linha do Alentejo. No cenário em análise prevêem-se serviços Intercidades para Lisboa, via Pinhal Novo, Fogueteiro e Pragal, assim como serviços Intercidades para Beja, Évora e Setúbal, com uma cadência entre os 20 a 30 minutos<sup>6</sup>.

Num cenário de expansão, isto é, de implementação de novos serviços ferroviários, destaca-se Vendas Novas por ser atravessada pelo eixo de alta velocidade Lisboa-Elvas-Madrid, não sendo necessário por isso qualquer ramal de acesso exclusivo ao aeroporto, tratando-se de uma estação de passagem, e com acesso a Lisboa via TTT. Neste cenário, o serviço tipo Intercidades colocaria Lisboa a 17,3 minutos da solução aeroportuária de Vendas Novas (18 minutos a estação do Oriente), e Évora a 18,4 minutos<sup>7</sup>. É sinalizado que *“o polígono de implantação de Vendas Novas é servido diretamente, seja por um eixo rodoviário da RTE-T, a A6, seja, no futuro, por um eixo ferroviário da mesma rede, a LAV Sines/Lisboa-Madrid-Valladolid”*<sup>8</sup>.

Face aos pressupostos, os serviços ferroviários propostos na ligação entre Vendas Novas e Lisboa seriam Regional, Intercidades, Alfa Pendular, Alta Velocidade e o Shuttle<sup>9</sup>.

Para a localização de Vendas Novas tem-se em consideração, no âmbito dos estudos apresentados, a criação de um nó de acesso na A6, ao km 10, sensivelmente entre a área de serviço de Vendas Novas e o viaduto da Estrada da Afeiteira. Adicionalmente, é prevista ligação direta à EN10, na zona entre Pegões Gare e Landeira, bem como à N4, junto ao nó da A6, configurando-se assim como uma ligação a sul da Afeiteira e da cidade de Vendas Novas, e acesso à Estrada de Cabrela<sup>10</sup>.

O tempo estimado de acesso

## **AMBIENTE E RISCOS**

No que respeita a questões ambientais e de riscos, a solução única “Vendas Novas” é apresentada como a situação em que menor população é afetada, a par das localizações de CTA e Santarém. Supõe-se também que é praticamente nula a população residente exposta ao ruído gerado pela atividade aeronáutica, quer quanto aos indicadores de ruído  $L_{den} > 55$  dB(A) como  $L_n > 45$  dB(A). Igualmente, ao nível de edifícios escolares e hospitalares afetados considera-se zero<sup>11</sup>. Também na população exposta a poluição atmosférica os números apresentados para a opção única são próximos de zero. Saliente-se

<sup>6</sup> Página 36 do Anexo 4 da Parte 1 do RTC

<sup>7</sup> Página 57 do Anexo 4 da Parte 1 do RTC

<sup>8</sup> Página 16 da Parte 3 do RTC

<sup>9</sup> Página 53 do Anexo 2 da Parte 3 do RTC

<sup>10</sup> Anexo 2 da Parte 1 do RTC

<sup>11</sup> Página 276 e seguintes do Relatório Ambiental





vendas novas

era uma vez uma princesa...

que, na análise de impactos na população, a solução dual com o AHD é fortemente enviesada pelos impactos do AHD na zona de Lisboa e Loures.

No que respeita à biodiversidade, é referido que no polígono de implantação e na envolvente de 3 quilómetros da localização de Vendas Novas não existem áreas classificadas, embora existam nos cones de aproximação e saída e nos cones de 1000 pés<sup>12</sup>.

Relativamente às áreas de floresta e superfícies agroflorestais de sobreiro e sobreiro com azinheira, estima-se que no polígono de implantação existam cerca de 787 hectares, o valor mais elevado das opções em análise<sup>13</sup>.

No âmbito dos corredores de movimentos de avifauna, é notório que Vendas Novas é a única localização com sobreposição nula com esses corredores, tanto do polígono de implantação, como da faixa de 3 km, dos cones de aproximação e saída e dos cones de 1000 pés<sup>14</sup>.

Nos riscos e vulnerabilidade do território, destaca-se Vendas Novas num nível de perigosidade sísmica moderada, o mais baixo risco face a inundações e subida do nível do mar, perigosidade de incêndio rural genericamente muito reduzida, perigosidade de acidente industrial nula na faixa de 3 km<sup>15</sup>.

No âmbito da análise de questões ambientais e de riscos, Vendas Novas destaca-se como a melhor solução entre as estudadas.

## **IMPACTOS MACROECONÓMICOS**

É assinalado pela CTI que a baixa densidade existente em Vendas Novas poderá ter, como risco, diminuir os impactos macroeconómicos do aeroporto, o que pode ser atenuado no caso da solução dual, embora seja também assinalado como oportunidade o impacto económico regional que pode resultar dessa baixa densidade<sup>16</sup>.

Em termos de impactos no emprego, a estimativa é de que, em 2040, estejam associados ao aeroporto em Vendas Novas cerca de 30 mil postos de trabalho, dos quais a maioria (17.700) na região Alentejo<sup>17</sup>.

<sup>12</sup> Página 283 do Relatório Ambiental

<sup>13</sup> Página 284 do Relatório Ambiental

<sup>14</sup> Página 288 do Relatório Ambiental

<sup>15</sup> Página 299 e seguintes do Relatório Ambiental

<sup>16</sup> Página 126 do Relatório Ambiental

<sup>17</sup> Página 29 da Parte 5 do RTC



## vendas novas

era uma vez uma princesa...

Em síntese, após a definição de opções estratégicas, Vendas Novas foi definida como uma das Opções Estratégicas avaliadas e apresentadas no Relatório Ambiental Preliminar, sendo avaliada como opção única e como opção dual (AHD principal + Vendas Novas complementar), focando-se a análise deste parecer sobretudo as opções que envolvem o concelho de Vendas Novas.

Opções Estratégicas	Tipo	Descrição
OE 1	Dual	AHD principal + Montijo complementar
OE 2	Dual/Único	Montijo principal + AHD complementar (com evolução para o Montijo substituir integralmente o AHD)
OE 3	Único	CTAlcochete (que substitua integralmente o AHD)
OE 4	Dual	AHD principal + Santarém complementar
OE 5	Único	Santarém (que substitua integralmente o AHD)
OE 6	Dual	AHD principal + CTAlcochete complementar
OE 7	Único	Vendas Novas (que substitua integralmente o AHD)
OE 8	Dual	AHD principal + Vendas Novas complementar

Figura 2 - Opções Estratégicas

A denominada opção estratégica 7 tem por base a construção de um novo aeroporto internacional localizado em Vendas Novas, que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado. A opção utiliza por base o layout considerado nos estudos do LNEC em 2007-2008 para o CTA, pelo que a CTI entende que Vendas Novas terá uma implantação que permitirá em qualquer altura se constituir como o único aeroporto da Região de Lisboa, pelo que se considera que o AHD pode encerrar com a abertura de Vendas Novas, com duas pistas.

A opção estratégica 8 é uma solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e um aeroporto localizado em Vendas Novas o de complementar. De acordo com a CTI esta opção baseia-se no Plano de Desenvolvimento (Lado Ar) da ANA e no layout considerado na OE3 com 1 pista. Considera-se que ambos os Planos de Desenvolvimento decorrem em simultâneo e com o mesmo horizonte de vida útil.

No Quadro de avaliação estratégica foram definidos cinco fatores críticos de decisão:

- FCD 1 Segurança Aeronáutica;
- FCD 2 Acessibilidade e Território;
- FCD 3 Saúde humana e viabilidade ambiental;
- FCD 4 Conectividade e Desenvolvimento Económico;
- FCD 5 Investimento Público e Modelo de Financiamento.



vendas novas

era uma vez uma princesa...

A este nível, foi realizada uma avaliação de oportunidades e riscos das opções estratégicas, destacando-se dentre as opções que envolvem a solução Vendas Novas (OE7 e OE8) o seguinte:

Opção Estratégica	Observações	Ordenação
<b>FCD 1 – Segurança Aeronáutica</b>		
VNO	- Cedência total (de área militar) de CTA e Vendas Novas, e parcial de Santa Margarida e Montijo;	1º CTA 2º VNO
AHD + VNO	- Proximidade e possível conflito com área militar de Beja	
<b>FCD 2 – Acessibilidade e Território</b>		
VNO	- Reduzida população ativa na envolvente; - Grande área a expropriar; - Pegada carbónica da deslocação dos passageiros elevada; - Favorável inserção na rede ferroviária e rodoviária existentes; - Alinhado com a futura linha de alta velocidade; - Satisfatório índice de centralidade e cobertura da Península de Setúbal até ao Alentejo (Évora).	1º AHD+MTJ e MTJ 2º AHD+CTA e CTA
AHD + VNO	- População ativa na envolvente de VNO; - Área de expropriações elevada; - Pegada carbónica menos elevada devido ao efeito AHD; - Favorável inserção na rede ferroviária e rodoviária existentes; - Alinhado com a futura linha de alta velocidade; - Índice de centralidade muito favorável – alarga a extensão da área territorial.	
<b>FCD 3 – Saúde humana e viabilidade ambiental</b>		
VNO	- Afetação significativa do montado; - Perda de solo agrícola (sobreposição da superfície agrícola útil e RAN); - Afetação de linhas de água permanentemente inseridas na REN; - Reduzida afetação da população pelo ruído e pela poluição atmosférica - Reduzida afetação de potenciais corredores de aves migratórias; - Reduzida sobreposição de área de implantação com zonas de proteção e recarda de aquífero;	1º VNO 2º CTA





vendas novas

era uma vez uma princesa...

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Baixo risco nas categorias consideradas;</li><li>- Não há afetação de áreas naturais classificadas.</li></ul>	
AHD + VNO	<ul style="list-style-type: none"><li>- Elevada afetação da população pelo ruído e pela poluição do ar pelo AHD;</li><li>- Afetação significativa do montado;</li><li>- Perda de solo agrícola (sobreposição da superfície agrícola útil e RAN);</li><li>- Elevada perigosidade sísmica no AHD;</li><li>- Afetação de linhas de água permanentemente inseridas na REN;</li><li>- Reduzida sobreposição de área de implantação com zonas de proteção e recarda de aquífero;</li><li>- Não há afetação de áreas naturais classificadas e potenciais corredores de aves migratórias.</li></ul>	
FCD 4 – Conectividade e Desenvolvimento Económico		
VNO	<ul style="list-style-type: none"><li>- Muito distante do centro de Lisboa;</li><li>- Baixa densidade económica na envolvente e a distância limitam os efeitos da conectividade na atividade económica;</li><li>- Beneficia da linha de alta velocidade e da TTT;</li><li>- Maiores custos ao nível de acesso dos passageiros, mas mais vantajosa em termos de custo do ruído;</li><li>- Flexibilidade e capacidade de crescimento.</li></ul>	1º AHD+CTA 2º AHD+VNO e AHD+STR
AHD + VNO	<ul style="list-style-type: none"><li>- Território envolvente muito alargado, estende os efeitos da conectividade;</li><li>- Aproveitamento do efeito catalítico do AHD que lhe dá centralidade e tem efeito positivo na coesão territorial;</li><li>- Beneficia da linha de alta velocidade e da TTT;</li><li>- Flexibilidade e capacidade de crescimento.</li></ul>	
FCD 5 – Investimento Público e Modelo de Financiamento		
VNO	<ul style="list-style-type: none"><li>- VAL positivo, sem necessidade de investimento público.</li></ul>	1º AHD+CTA
AHD + VNO	<ul style="list-style-type: none"><li>- VAL positivo, sem necessidade de investimento público;</li><li>- Dual tem vantagem em relação ao único, são mais resilientes a choques e operacionalmente mais flexíveis</li></ul>	2º AHD+VNO e AHD+STR

Tabela 1 - Quadro resumo da avaliação das localizações VNO e AHD+VNO

Conclui o Relatório Ambiental Preliminar da CTI que resultam dois diferentes caminhos possíveis para aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, destacando-se como soluções mais





vendas novas

era uma vez uma princesa...

vantajosas AHD + CTA até abrir CTA único (mínimo duas pistas) e AHD + VNO até abrir VNO único (mínimo duas pistas).

Face ao exposto, a Câmara Municipal de Vendas Novas deve transmitir à Comissão Técnica Independente o seu parecer, nomeadamente no que respeita às conclusões seguintes:

1. Quer a opção pela localização no Campo de Tiro de Alcochete, quer a localização em Vendas Novas, deverá exigir não só a revisão do Plano Diretor Municipal de Vendas Novas, e eventuais Planos de Pormenor e Planos de Urbanização, mas também a criação de um programa intermunicipal que permita coordenar e conciliar o ordenamento do território nos municípios afetados pela infraestrutura aeroportuária. No caso da localização de Vendas Novas afigura-se como fundamental uma articulação profunda entre os Municípios de Vendas Novas, Montijo e Palmela, em virtude de se localizar na envolvente imediata da infraestrutura as freguesias de Pegões, Canha (Montijo) e Poceirão e Marateca (Palmela). No caso da localização do CTA afigura-se importante a inclusão de Vendas Novas, dado ser a terceira sede de concelho mais próxima do terminal, a cerca de 22 km.
2. Os serviços ferroviários devem contemplar não só as ligações a Lisboa, mas um conjunto de ligações de médio-curso que satisfaça a deslocação de pessoas para o concelho de Vendas Novas, que necessariamente aumentará de população e acarretará novas necessidades de transportes.
3. Ainda nos serviços ferroviários parece-nos não estar devidamente enquadrada a importância da Linha de Vendas Novas na ligação da infraestrutura aeroportuária a norte, por meio convencional, nem a requalificação da linha do Alentejo entre Beja e Funcheira, que permitirá ligações diretas entre Lisboa-Aeroporto Vendas Novas-Faro.
4. Deverá ser estudada a localização do terminal a norte, onde se identificou a localização da carga e manutenção, por forma a evitar um desvio acentuado da Linha do Alentejo.
5. Deve ser prevista uma mancha verde florestal a nascente da zona de implantação, como *buffer* vegetal entre o aeroporto e as localidades de Bombel e Afeiteira.
6. Deve ser assegurado o reforço dos serviços públicos no concelho, quer a localização seja Vendas Novas quer seja o CTA, em virtude da expectativa de aumento da população.
7. O Município entende que, após decisão, deverão haver reuniões sectoriais para mais aprofundadamente debater os vários domínios dos impactos desta infraestrutura no território.



vendas novas

era uma vez uma princesa...

Assim, a Câmara Municipal de Vendas Novas emite um parecer favorável à construção do novo aeroporto de Lisboa numa das duas opções sinalizadas pela Comissão Técnica Independente, CTA ou Vendas Novas, quer na solução dual quer na solução não-dual, devendo a CTI e o Governo da República Portuguesa ter em consideração as recomendações e exigência do Município por forma a salvaguardar os eventuais impactos na população do concelho de Vendas Novas, e potenciar os benefícios de tal infraestrutura.

Vendas Novas, 9 de janeiro de 2024

O Vice-Presidente da Câmara Municipal de Vendas Novas

Valentino Salgado Cunha

N.º Registo:

N.º Processo:



**Comissão Técnica Independente**

**RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA**  
**3ª fase da AAE: avaliação de opções estratégicas**

**AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE**

**INSTITUTO DE CONSERVAÇÃO DA NATUREZA E FLORESTAS**



Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
APA	O RA não apresenta um quadro com a sistematização das pronúncias das diversas entidades consultadas na fase de definição do âmbito e indicação da forma como os contributos foram integrados no RA. ORA deveria apresentar em anexo uma tabela de ponderação com os contributos recebidos na fase anterior e justificação dos contributos eventualmente não acolhidos,	O quadro com a sistematização da ponderação à pronúncia das entidades consultadas na fase de definição do âmbito foi integrado na versão revista pós-consulta pública do Relatório de Fatores Críticos para a Decisão, nomeadamente no Anexo V, e que está disponível desde Setembro 2023 para acesso no Aeroparticipa.
	O anexo 5 não referenciado no índice, aspeto a completar. Esse anexo 5, na página 243 do PDF refere um anexo 4, o que causa alguma confusão	Corrigido no Relatório Ambiental Final
	No QRE, conforme exposto na apreciação do Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD), deve ser acrescentado documentos, tais como: Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas 2020 (ENAAC 2020),	A ENAAC não é considerada tendo-se optado pelo P-3AC, que complementa e sistematiza os trabalhos realizados no contexto da ENAAC 2020
	A análise articular-se com as Estratégias e/ou Planos Municipais de Adaptação às Alterações Climáticas, Planos Intermunicipais (e Metropolitanos) de Adaptação às Alterações Climáticas, e Planos Regionais ou Municipais de Ação Climática disponíveis, ponderando a forma como o projeto a desenvolver atenua ou intensifica os efeitos das alterações climáticas sobre os territórios abrangidos.	QRE apresenta uma seleção de documentos estratégicos (macropolíticas) considerados essenciais para a avaliação estratégica. A articulação de estratégias locais e regionais constitui um detalhe nesta fase e deverá ser considerada uma vez a OE for selecionada para poder ser considerada em fases de planeamento e de implementação do projeto, em sede de AIA.
	Relativamente ao Quadro de Avaliação Estratégica (QRE), Quadro 9, onde são apresentados os objetivos, os critérios de avaliação e os indicadores por FCD, considera importante que todos os indicadores propostos apresentem as respetivas unidades de medida e fonte de informação	As unidades de medida e fontes de informação de cada indicador são explicitadas no Quadro 10, páginas 29 a 34 na versão revista pós-consulta pública do Relatório de Fatores Críticos para a Decisão, que se encontra disponível desde Setembro de 2023 no Aeroparticipa.

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>A proposta apresentada para implementação de um plano diretor para OE que vier a ser adotada, salientando-se a pertinência de que este plano venha a integrar/considerar as questões identificadas no capítulo 7 - Programa de seguimento – diretrizes, orientações e recomendações. Especificamente no subcapítulo 7.3. Diretrizes e indicadores de monitorização devem ser integrados valores base e metas a atingir</p>	<p>O plano diretor é uma diretriz/ orientação/ recomendação, que consta do RA, que assim faz parte do programa de seguimento.</p>
	<p>Sendo que nem sempre os indicadores são mensuráveis, podem não corresponder aos critérios enunciados. Invalida por isso os seguintes critérios: Sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Tipo de aquífero (livre, semi-confinado, confinado)</li> <li>-Consumo de água vs balanço hídrico na sub-bacia</li> </ul>	<p>Os indicadores são na sua maioria quantitativos. Contudo, há indicadores que são qualitativos e servem para dar informação de contexto.</p> <p>O Indicador Consumo de água vs balanço hídrico na sub-bacia está em hm<sup>3</sup>.</p> <p>A sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos é um critério mensurável (unidade: km<sup>2</sup>); a tipologia de aquífero (livre, semi-confinado, confinado) não é mensurável mas permite distinguir os aquíferos indiferenciados das orlas e os aquíferos aluvionares dos sistemas aquíferos multicamada da Margem Esquerda e Margem Direita do Tejo.</p>
	<p>Restringir o número de critérios e, conseqüentemente, de indicadores.</p>	<p>Os critérios e indicadores utilizados foram os considerados fundamentais para a escala de avaliação ambiental estratégica</p>
	<p>No critério Recursos Naturais adicionar o indicador “Sobreposição com perímetros de proteção de captações de água para abastecimento público” (n.º; ha). O indicador “Consumo de água vs balanço hídrico na sub-bacia” carece de explicitação quanto ao alcance e efeitos que pretende avaliar uma vez que as origens de água utilizadas podem não ser da sub-bacia que vai ser interferida.</p>	<p>A sobreposição com perímetros de proteção de captações de água para abastecimento público” foi considerada efetivamente como critério mas apenas o número de perímetros e não a área, porque esta depende não só das características do aquífero mas também dos volumes captados.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Recomenda a sua substituição por “Índice de Escassez das massas de água subterrâneas e superficiais interferidas” (WEI+).</p>	<p>O indicador inicialmente definido como “Consumo de água vs balanço hídrico na sub-bacia” foi na prática (e, já não aparece no Anexo 1) substituído pelo Índice de Escassez Wei+ tal como sugerido pela APA.</p> <p>O Wei+ apenas pretende avaliar o stress hídrico a que se encontra sujeito um território e não foi aplicado à escala das massas de água pelo que não se aceita esta sugestão. O WEI+ tem por objetivo complementar o WEI, incorporando no cálculo da vulnerabilidade das situações de escassez, os retornos de água ao meio hídrico, bem como os caudais ambientais.</p> <p>O WEI+ foi definido como a razão entre o volume total de água captado (deduzidos dos retornos) e as disponibilidades hídricas renováveis (recursos superficiais e subterrâneos disponíveis, deduzidos dos volumes para fins ecológicos) e foi efetivamente aplicado à escala de sub-bacias (Sorraia, Tejo, Almansor e Sado dependendo da OE) com uma média ponderada à área ocupada por cada OE em cada sub-bacia.</p> <p>Os indicadores sugeridos foram objeto de avaliação. Ver anexo 5 do RA.</p>
	<p>Adicionar o indicador “Estado/potencial das massas de água superficiais e subterrâneas” (% das massas de água superficial e % das massas de água subterrâneas em Bom Estado/potencial) de forma a abranger a avaliação do estado ecológico e químico das massas de água de superfície e o estado quantitativo e químico das massas de água subterrâneas.</p>	<p>O indicador “Estado/potencial das massas de água superficiais e subterrâneas” foi considerado ao nível do estado quantitativo. A caracterização do estado qualitativo não foi efetivamente considerada porque se entendeu que a caracterização da qualidade da água subterrânea e superficial nos polígonos de implantação deverá ser feita no âmbito da AIA.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Quanto ao crescimento do número de captações de água “... e com elas a necessidade de definição de novos perímetros aquando da construção de novas captações” que os perímetros de proteção estão apenas associados a captações para abastecimento público, captações essas que não têm aumentado significativamente para serem consideradas uma tendência, uma vez que grande parte da área em estudo possui rede de abastecimento de água cuja origem é superficial e não se situa na área em estudo.</p>	<p>Este comentário não pode ser tido em conta. Alcochete, Montijo, Vendas Novas e Santarém dependem quase em exclusivo das águas subterrâneas para abastecimento público. A única exceção é o AHD em Lisboa abastecido pela EPAL mas que também tem diversos furos de captação no seu interior (rede de incêndios).</p> <p>De referir, ainda, que o seu não aumento significativamente é em si mesma uma tendência.</p>
	<p>No capítulo 6.3, ao nível das “Tendências críticas” recomenda que seja identificada a proximidade, presença, ou afetação de áreas relevantes para a sustentabilidade do ciclo hidrológico nomeadamente Área Estratégicas de infiltração e de proteção e recarga de aquíferos (AEPRA) e cursos de água. Recomenda ainda que seja identificada a Estrutura Ecológica Regional.</p>	<p>Concorda-se com a recomendação que está refletida no RA final.</p>
	<p>As águas superficiais dividem a Bacia do Tejo – Sado “em unidades de análise mais homogéneas, correspondendo a diferentes sub-bacias hidrográficas, das quais a do rio Sorraia e a do rio Zêzere são a mais importante da margem esquerda e margem direita do rio Tejo, respetivamente”. A área em estudo localiza-se predominantemente na bacia hidrográfica do rio Tejo (na Região Hidrográfica nº 5 – RH5) e as opções estratégicas que incluem Vendas Novas, incluem-se na bacia hidrográfica do rio Sado (na Região Hidrográfica nº 6 – RH6), não existindo uma bacia hidrográfica designada de Tejo-Sado. Não são identificadas as sub-bacias passíveis de afetação direta e/ou indireta, não sendo perceptível a referência à sub-bacia do rio Zêzere dada a mesma não se localizar na área em estudo.</p>	<p>A referência à sub-bacia do Zêzere é apenas de contexto sendo referida apenas uma vez, mas para que fique mais clara será substituída por:</p> <p>“Tratando-se de uma região muito heterogénea, as Bacias do Tejo e Sado foram divididas em unidades de análise menores e mais homogéneas, correspondendo a diferentes sub-bacias hidrográficas (Sorraia, Tejo, Almansor e Sado).</p> <p>A referência a bacia Tejo-Sado não pretende indicar que é uma única bacia hidrográfica e é utilizada com frequência, nomeadamente no 3.º Ciclo do PGRH do Tejo e Ribeiras do Oeste, onde na Parte 2 A foi utilizada 17 vezes.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Nos indicadores definidos para águas superficiais (i) o número de linhas de água potencialmente afetadas e que poderão ter que vir a ser desviadas aquando da construção das infraestruturas aeroportuárias; e ii) o Índice de escassez hídrica (WEI+) não permitem avaliar os possíveis efeitos nas águas superficiais das localizações em estudo para a infraestrutura aeroportuária e respetivos acessos e acessibilidades.</p>	<p>A avaliação efetuada no âmbito da AAE, teve como propósito identificar os grandes condicionalismos ambientais. Assim, o número de linhas de água intersectadas e respetiva extensão pretende avaliar possíveis necessidades de intervenção ao nível dos recursos hídricos superficiais; o Índice de escassez hídrica (WEI+), pretende avaliar a escassez dos recursos hídricos à escala de sub-bacia hidrográfica.</p> <p>Os efeitos das infraestruturas nas águas superficiais são importantes mas considera-se que são importantes à escala de projeto, ou seja, em sede de AIA para a opção que vier a ser selecionada.</p>
	<p>A relevância para a AAE o Índice de escassez hídrica (WEI+) à escala das sub-bacias dado que nem pode ser aplicado para o AHD uma vez que o meio está impermeabilizado (área urbana) e os volumes consumidos não são assegurados pelas disponibilidades da sub-bacia</p>	<p>O índice de escassez foi um indicador sugerido pela APA, em sede de RFCD.</p> <p>A aplicação à escala de sub-bacia respeitou a escala para os quais o WEI+ foram calculados no âmbito dos últimos PGRH. Não foram aplicados à escala de massa de água superficial nem a metodologia está devidamente calibrada para as massas de água subterrânea. Na aplicação do WEI+ foram usados os critérios de classificação da European Environmental Agency (EEA) que desenvolveu o método e que indica escassez severa para WEI+&gt;40%. A própria APA tem esta classificação no relatório do ambiente e que está on-line (<a href="https://rea.apambiente.pt/node/755?language=pt-pt">https://rea.apambiente.pt/node/755?language=pt-pt</a>). No entanto, corrigiu-se o valor limiar indicador de seca severa para 50% para estar de</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Sendo um WEI+ de uma sub-bacia muito diferente dos WEI+ desagregados dessa bacia, por exemplo, por massa de água questiona a determinação de médias, tanto mais que se desconhece que sub-bacias foram consideradas e como foi feita a sua relação com os polígonos, pelo que não será possível validar os resultados apresentados.</p>	<p>acordo com o critério aplicado na 3.ª geração do PGRH do Rio Tejo e Ribeiras de Oeste.</p> <p>Foram consideradas as seguintes sub-bacias: Sorraia, Tejo, Almansor e Sado (dependendo de cada opção estratégica, OE). O WEI+ foi calculado para a 3.ª geração dos PGRH (APA) à escala de sub-bacia e não à escala de massa de água subterrânea ou superficial pelo que foi a escala de sub-bacia a que foi considerada. No âmbito da AAE, as diferentes Opções Estratégicas (OE) consideradas ocupavam áreas diferenciadas em quatro sub-bacias com WEI+ distintos: Sorraia (WEI+55), Tejo (WEI+40), Almansor (WEI+80) e Sado (WEI+55).</p> <p>Assim, tendo em conta os polígonos de implantação temos: OE1 (Sub-bacia Tejo); OE2 (Sub-bacia Tejo); OE3 (Sorraia); OE4 (Sub-bacia Tejo); OE5 (Sub-bacia Tejo); OE6 (Sub-bacia Sorraia e Tejo); OE7 (Sub-bacia Sado); OE8 (Sub-bacia Tejo e Sado). Para a faixa de 3 km temos: OE1 (Sub-bacia Tejo); OE2 (Sub-bacia Tejo); OE3 (Sorraia, Tejo e Almansor); OE4 (Sub-bacia Tejo); OE5 (Sub-bacia Tejo); OE6 (Sub-bacia Sorraia, Tejo e Almansor); OE7 (Sub-bacia Tejo, Almansor e Sado); OE8 (Sub-bacia Tejo, Almansor e Sado).</p> <p>Foi por este motivo que, para se obter o Índice de Escassez (WEI+) para a área de implantação de cada OE e para a faixa de 3km foi calculada uma média ponderada à área de cada sub-bacia.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Nas “Áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos”, estas dizem respeito às zonas de máxima infiltração estabelecidas no âmbito da (REN). A metodologia usada na REN atende aos critérios definidos numa Recomendação Técnica da DGOT daí que não se possa afirmar como conta no Anexo I do PT4 que “...Na região hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste foi utilizado o Índice de Recarga Efetiva (IRef), cuja aplicação se encontra prevista nos Planos de Gestão de Região Hidrográfica do Tejo e das Ribeiras do Oeste ...” (pág. 48). No PGRH da RH3 na Parte 2A, no ponto 1.2.7. relativo às Zonas de infiltração máxima, é referido que “A delimitação das zonas de infiltração máxima será realizada no âmbito da medida regional “Restringir e condicionar o uso e a ocupação do solo nas Zonas de Infiltração Máxima (ZIM)”. Assim sendo deve ser tido em conta que as áreas estabelecidas no âmbito da REN podem ser diferentes das ZIM, uma vez que os objetivos definidos para REN não atendem devidamente às zonas preferenciais de recarga dado serem estabelecidas a nível dos concelhos e não condicionarem, nem protegerem, conforme requerido, as massas de água subterrâneas.</p>	<p>Concorda-se com o comentário sendo o mesmo revisto no RA final.</p>
	<p>Embora seja feita a sobreposição dos polígonos com os perímetros de proteção, deviam também ter sido identificadas as respetivas captações e população servida pelas mesmas.</p>	<p>No âmbito da escala de avaliação ambiental estratégica, a sobreposição com os polígonos é a informação relevante. A população servida é efetivamente uma informação relevante em sede do procedimento de Avaliação de Impactes Ambientais.</p>
	<p>Na análise da vulnerabilidade de contaminação dos aquíferos que suportam captações de água para abastecimento público em profundidade não é relevante a referência à exceção do AHD por se encontrar em área urbana e não possui captações para abastecimento público a partir de águas subterrâneas.</p>	<p>Esta afirmação não será considerada. Todos os aquíferos são multi-camada. A vulnerabilidade depende do meio hidrogeológico e neste caso diminui em profundidade. A vulnerabilidade existe sempre em maior ou menor grau.</p>



Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>No anexo que analisa a temática dos aquíferos não estão devidamente identificados os sistemas e as origens de água usadas para assegurar o abastecimento público de LVT (margem direita e esquerda do rio Tejo). E não ser suficiente para caracterizar esta temática identificar perímetros de proteção de captações para abastecimento público com origem em águas subterrâneas, quando o abastecimento público de água na margem direita do rio Tejo é assegurado pelo sistema da EPAL a partir de águas superficiais, sem que essa informação seja mencionada. Nestes aquíferos existem milhares de captações para diversos usos.</p>	<p>Os sistemas estão devidamente referenciados no Anexo 1 (Ponto 2.4.2; Figura 2.27). O balanço de água nos sistemas aquíferos está feito ao nível das massas de água no 3.º ciclo dos PGRH (estado quantitativo) e foi considerado.</p> <p>Não se está a realizar o balanço de água à escala da OE pelo que não faz sentido informar que é a EPAL a abastecer o AHD. D</p>
	<p>De acordo com o PGRH RH% (Tejo e Oeste), Parte 2A, pág. 165), 10 das MA subterrâneas encontram-se em risco de não atingir os objetivos ambientais, informação relevante que o RA não considera apesar de estarem nesta situação as massas de água subterrânea da área em estudo (Bacia do Tejo-Sado / Margem Direita, Bacia do Tejo-Sado / Margem Esquerda e Aluviões do Tejo), uma vez que o volume extraído pelas captações existentes está próximo dos recursos hídricos subterrâneos disponíveis. Não tendo sido considerada a informação constante no PGRH de que as massas de água subterrâneas na região se encontram em risco de não atingir os objetivos ambientais, não é possível validar o ponto forte que foi identificado de existirem recursos de água subterrânea para abastecimento de uma estrutura aeroportuária.</p>	<p>Na 3.ª geração dos PGRH Tejo e Ribeiras do Oeste as 20 massas de água apresentam Bom estado quantitativo. É este dado quantitativo que se utilizou. A referência ao risco de dez MA não atingirem os objetivos ambientais é não quantificável, apenas é referido que é mais a pressão significativa que coloca nove destas massas de água em risco corresponde ao setor agrícola, verificando-se que na massa de água Pisões – Atrozela a pressão significativa é exercida pelo setor turismo, subsetor golfe. Se a APA as considerasse em risco não deveria ter atribuído o estado quantitativo Bom, pois a análise do estado quantitativo baseia-se numa grande incerteza (até para a APA/ARH que é o volume captado).</p> <p>Deverá ter sido considerada a análise de tendências do nível piezométrico e não revelou o mesmo risco, de outra maneira não poderia ser atribuído o estado quantitativo de Bom.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Quanto à afirmação: “<i>Existência de recursos de água subterrânea para abastecimento de uma infraestrutura aeroportuária</i>” – que não tendo sido identificadas e quantificadas as disponibilidades hídricas atuais e futuras nem caracterizados os consumos de água para conhecer as necessidades desta infraestrutura e diversos sectores associados, nem identificado o índice de escassez WEI+ considera-se de retirar ou reformular esta frase</p>	<p>Existem efetivamente recursos de água subterrânea tendo por base o estado quantitativo das massas de água e a análise de tendências do nível piezométrico nos furos do SNIRH.</p>
	<p>Considerar o risco de poluição (nomeadamente da água e solo).</p>	<p>Considera-se que o risco de poluição da água e do solo não é um indicador relevante à escala da AAE (não foram identificados como principais debilidades/limitações). Os impactes para a água e para o solo da OE que vier a ser implementada serão avaliados em sede de AIA.</p>
	<p>No Quadro 28 – Programa de seguimento recomenda a substituição do indicador “<i>Nível de água subterrânea e qualidade físico-química da água, em conformidade com a lei</i>” por “<i>Estado/potencial das massas de água superficiais e subterrâneas (% das massas de água superficial e % das massas de água subterrâneas em Bom Estado/potencial)</i>”.</p>	<p>Não se concorda. Apenas reescrever a medida “Nível de água subterrânea e qualidade físico-química da água, em conformidade com a lei e tendo como referência a caracterização de referência (‘valor de fundo geoquímico’ das massas de água)”</p>
	<p>No Ponto 7.2 – Ao nível das diretrizes de governança e para entidade “ANA” considera de referir a necessidade de “Assegurar a adoção de práticas de gestão ambiental na construção e operação da infraestrutura.</p>	<p>Será considerado</p>
	<p>No Anexo 5, Capítulo 3.10 referente aos recursos hídricos superficiais – que a análise efetuada considerou apenas a interceção dos polígonos de implantação do aeroporto com as linhas de água. Teria sido relevante considerar também as interferências com os novos acessos - rodoviários e/ou ferroviários</p>	<p>Considera-se que a interseção dos polígonos de implantação do aeroporto com as linhas de água é o indicador relevante à escala da AAE. Os impactes associados aos projetos complementares ao aeroporto (acessibilidades) serão devidamente avaliados em sede de AIA</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>– dado que se considera que a sua implantação poderá ocasionar igualmente esse tipo de interferência com as linhas de água.</p> <p>Tendo contestado a caracterização e os critérios considerados para a avaliação dos efeitos nas águas subterrâneas e a comparação das soluções de localização, considera-se que os efeitos da OE3 foram subavaliados. Face ao exposto, em termos de hidrogeologia a localização CTAlcochete é a mais preocupante, não obstante o documento ser completamente omissivo pois a avaliação realizada não está devidamente equacionada</p>	<p>Não se concorda. Ver análise Anexo 1, ponto 3.4.3 Análise integrada das opções estratégicas e onde é claramente referido que a maior área de sobreposição do polígono de implantação do novo aeroporto com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (AEPRA) é observada tanto nas soluções de transição como de longo prazo e que incluem o CTA (OE6 e OE3: 33,4 e 128,5 km<sup>2</sup>), STR (OE4, OE5: 8,6 e 55,7 km<sup>2</sup>) e VNO (OE8, OE7: 3,2 e 38,4 km<sup>2</sup>), considerando duas escalas de análise, a área do polígono de implantação e uma área correspondente a uma faixa de 3 km em torno deste polígono, respetivamente.</p> <p>Esta informação está também refletida na página 295 do Relatório Ambiental Preliminar.</p>
	<p>Localizando-se o CTAlcochete na MA BST/Margem Esquerda, deve-se ter em conta o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-estado quantitativo da MA é BOM mas EM RISCO, uma vez que o volume de água extraído não pode ultrapassar os recursos hídricos subterrâneos disponíveis, pelo que terão de começar a ser implementadas medidas a nível do licenciamento, nomeadamente, a não autorização de novas captações, nem o aumento de volume das já existentes.</li> <li>- MA está em situação crítica em termos de seca;</li> <li>- MA assegura o abastecimento de uma população de cerca de um milhão e quinhentos mil habitantes, bem como os abastecimentos industrial e agrícola;</li> </ul>	<p>Todas estas considerações são relevantes mas no âmbito da implementação da 3.ª geração dos PGRH e não em sede de AAE e pelas autoridades competentes. Aliás deverão ter sido tido em conta no programa de medidas dos PGRH. A origem e utilização dos recursos hídricos deverá ser considerada em fase de AIA.</p>


Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>- a intervenção nesta MA vai conduzir a uma vasta área impermeabilizada, que irá, certamente, ter implicações num decréscimo da recarga e, conseqüentemente diminuição na disponibilidade hídrica subterrânea</p>	
	<p>O tratamento, várias vezes conjugado, do ruído e qualidade do ar deve ser revisto em alguns pontos do RA. Por vezes a qualidade do ar é colocada ao lado do ruído de forma menos correta, p. exemplo, na página 101 de 338, no quadro 25, quando se refere nos Pontos Fortes “<i>Redução da população exposta à poluição do ar e a níveis de ruído acima dos valores limite de exposição com o ...</i>” devia ser retirada a referência à qualidade do ar pois os estudo efetuados não referem ultrapassagens a valores limites legais. A frase aplica-se apenas ao ruído podendo para a qualidade do ar referir-se “Redução da população exposta a níveis de poluição do ar potencialmente nocivos para a saúde”</p>	<p>Sugestão acolhida</p>
	<p>No capítulo de “Diretrizes, orientações e recomendações – FCD3” o quadro 27 quando identifica o R: Aumento do tráfego rodoviário e ferroviário....” Deveria ter como Recomendação associada “Adotar medidas de redução de ruído nas novas infraestruturas de transporte rodo e ferroviário para prevenir e mitigar a exposição da população a ruído excessivo”.</p>	<p>Sugestão acolhida</p>
	<p>No que se refere aos riscos, foram consideradas as cheias e inundações, inundações fluviais e a inundação estuarina associada à subida do nível do mar. Embora seja referido que foram consideradas, entre outras, as zonas inundáveis definidas nos Planos de Gestão do Risco das Inundações, disponibilizadas pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), estas não foram identificadas (Arpsi) e, na escala apresentada, não é possível validar os limites e cotas consideradas.</p>	<p>As zonas de inundação foram agregadas numa única mancha, que inclui o PGRI, mas não se limita a este, uma vez que o mesmo não cobre toda a área de interesse. Toda a informação utilizada está referenciada e disponível. E na verdade à escala a que trabalhamos os limites e quotas precisos não são fundamentais.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>O estudo analisa como ameaças o risco de cheias rápidas e de inundação estuarina que podem ser agravadas pelas alterações climáticas e a subida do nível do mar. Esta análise centra-se nos riscos para a infraestrutura e esquece qual é o contributo da infraestrutura e respetivos acesso para os riscos nas áreas circundantes. Esta análise é patente na diretriz proposta de sobrelevar a cota da infraestrutura aeroportuária e/ou implementar infraestruturas de defesa face à Vulnerabilidade territorial ao perigo de inundação por subida do nível do mar, prejudicando o ODS 13, a Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas ou os objetivos do Quadro de Sendai (OE1, OE2).</p>	<p>Não é verdade que o nosso estudo "esqueça o contributo da infraestrutura para as áreas circundantes". Foi exatamente por isso que alargamos a avaliação dos perigos, nomeadamente de inundação, à faixa dos 3 km e depois dos 25 km, com pesos diferentes, considerando a pressão que o território envolvente vai sofrer.</p>
	<p>Ao nível das ameaças recomenda-se que sejam identificados todos os riscos e vulnerabilidades territoriais identificados para os territórios em causa e não apenas o risco de cheias rápidas e de inundação estuarina. Deverá considerar-se ainda o risco de poluição (nomeadamente da água e solo).</p>	<p>O detalhe ao nível de risco de poluição (nomeadamente da água e solo) deverá ser tratado em sede de AIA.</p>
	<p>“Apesar de se encontrarem identificadas as áreas classificadas e outras áreas sensíveis, considera-se de incluir no critério uma referência à Estrutura Ecológica Regional – tal como identificada no PROF LVT, PROF Alentejo, PROT OVT e PROT Alentejo - de forma a avaliar o impacto nessa estrutura e a identificar se se encontra garantida a continuidade dos processos ecológicos, nomeadamente dos processos associados ao ciclo hidrológico.”</p> <p>Adicionar o indicador “Sobreposição com Estrutura Ecológica Regional” (% , ha).</p>	<p>Os indicadores foram estabelecidos, e revistos pelas ERAE, no Relatório da Fase II – Fatores Críticos de Decisão. O indicador será reencaminhado pela AAE para o nível de avaliação de projeto.</p>
	<p>“Importa, igualmente, acautelar a mensurabilidade das emissões de CO2 associadas à perda de biomassa resultante da afetação de áreas florestais pela construção das infraestruturas inerentes às várias opções de projeto, aspeto determinante na vertente</p>	<p>Os indicadores foram estabelecidos, e revistos pelas ERAE, no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão. Os indicadores sugeridos serão reencaminhados pela AAE para o nível de avaliação de projeto.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>mitigação às alterações climáticas na medida em que concorre para o balanço de emissões de GEE local e nacional.”</p> <p>Seleção de indicadores adicionais que avaliem a afetação de todas as tipologias de áreas florestais (ha), e não apenas as áreas de floresta de sobreiro, e consequentes emissões (tCO2) associadas à desflorestação decorrente dessa mesma afetação, como resultado da construção das infraestruturas inerentes a cada uma das opções estratégicas consideradas.</p>	
ICNF	<p>Relatório Síntese PT6 - Análise Jurídica, e particularmente o ponto 4 (Dez. 2023, pp. 39 e 40), no qual se verifica a intenção em fundamentar a aplicação da alínea b) do n.º 1 do art.o 3.º do RJAAE, alegando o teor do n.º 8 do mesmo artigo, que estabelece que “sempre que a um dos planos ou programas referidos no n.o 1 deste artigo seja simultaneamente exigida a realização de um procedimento de avaliação ambiental nos termos de legislação específica, realiza-se unicamente o procedimento previsto no presente decreto-lei, sendo nele incorporadas as obrigações decorrentes dessa legislação”. Nestes termos, o PT6 não evidencia qualquer conclusão sobre a aplicação do art.o 10.º do Decreto-Lei n.o 140/99, de 24 de Abril, na redação vigente, sendo assim, em nossa opinião, de analisar se o processo inclui as “informações necessárias à verificação dos seus efeitos nos objetivos de conservação de um sítio da lista nacional de sítios, de um sítio de interesse comunitário, de uma zona especial de conservação ou de uma zona de proteção especial” para efeitos da avaliação de incidências ambientais e, se esta é realmente efetuada” (p. 4/27).</p>	<p>De facto, a alínea b) do n.º 1 do artigo 3.º do RAAE refere-se ao DL 140/99, de 24 de abril. O projeto do aeroporto também terá implicações nesta sede, pelo que se deverá adicionar a referência ao artigo 10.º do referido DL 140/99, de 24 de abril. A implantação do aeroporto se puder determinar-se que afeta “sítio da lista nacional de sítios, de um sítio de interesse comunitário, de uma ZEC ou de uma ZPE” (n.º 1) deverá ser levada a cabo uma avaliação de incidências ambientais.</p>
	<p>PT6 Anexo C– p. 18: Note-se que no artigo 21.o deste DL n.o 142/2008, de 24 de julho, se define o regime das áreas protegidas de estatuto privado, devendo, nesse âmbito, analisar-se o DL n.o 116/2019, de 21 de agosto, que define o modelo de cogestão das áreas protegidas.</p>	<p>Retira-se o modelo de co-gestão, logo não faz sentido fazer análise do respetivo regime jurídico</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	Retirar - O modelo de cogestão das áreas protegidas não tem qualquer tipo de ligação com as áreas protegidas privadas	
	“O importante papel das florestas na consecução dos objetivos europeus em matéria de clima é assumido na Estratégia da UE para as Florestas 2030 – Gestão sustentável das florestas na Europa17, que deve ser considerada no QRE.” (p. 9/27)	Concordamos
	<p>“Considerando que as opções estratégicas em avaliação estão inseridas em áreas secas potencialmente afetadas pela desertificação, de acordo com índice de aridez (1980 – 2010), importa considerar o Programa de Ação Nacional de Combate à Desertificação (PANCD), aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.o 78/2014 de 24 de dezembro.” (p. 9/27)</p> <p>“corrigir a designação do Plano de Gestão Integrada de Fogos Rurais, que deve ser definido como Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais (PNGIFR), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.o 45-A/2020 de 16 de junho”. (p. 9/27)</p>	<p>Será retificado. Foi incluída a Resolução do Conselho de Ministros n.º 71-A/2021, de 8 de junho, que aprova o Programa Nacional de Ação do Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais.</p> <p>Integrar a Estratégia de Proteção do Solo da UE 2030 (EPS)</p>
	“No entanto, verifica-se a omissão de objetivos e metas inscritas em diferentes instrumentos identificados no QRE, nomeadamente, a Estratégia de Proteção do Solo da UE 2030 (EPS).” (p. 9/27)	Será incluído no Parecer C anexo ao relatório síntese do PT6
	<p>Relatório síntese – PT6</p> <p>a) O CTA, MTJ e STR situam-se nas proximidades da Rede Natura 2000.</p> <p>b) Perceciona-se que o polígono de implantação do MTJ incide, de forma muito reduzida, na ZEC Estuário do Tejo e na ZPE Estuário do Tejo. A referida verificação pode implicar a alteração da citada afirmação.</p>	<p>(a e b) Apenas no polígono de implantação da localização MTJ, constante da OE 2 (e apenas neste), existe uma ligeira sobreposição com áreas classificadas a Oeste, Norte e Nordeste (cf. resulta da p. 103 do 1.Relatório Ambiental, p. 46 do PT4 – Relatório Técnico</p> <p>Complementar e p. 35 do PT4 – Anexo 2 e imagem infra).</p>



Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		
	<p>c) CTA, VNO e STR têm evidências de existência de sobreiros e/ou azinheiras [Ponto 59) do Parecer D].</p> <p>Importa verificar se no MTJ ocorrem sobreiros e/ou azinheiras. A referida verificação pode implicar a alteração da afirmação citada.</p>	<p>c) “A existência de sobreiros e/ou azinheiras na área dos polígonos de implantação das OE que envolvem o MTJ não está identificada quer no PDM do Montijo, quer nas plataformas do SNIT (Planta de Sobreposições e Geoportal). Evidentemente, caso surjam evidências da existência de sobreiros na localização MTJ – o que, até ao momento, não foi o caso –, tal afirmação poderá ser revista”.</p> <p>Far-se-á a referência no Relatório Síntese, local que se entende ser mais adequado: CTA, conforme informação do anexo 3 do Relatório Síntese do PT4, p. 7 -”cerca de 42.000 sobreiros no polígono de implantação”; STR - conforme informação do anexo 3 do Relatório Síntese do</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		PT4, p. 10 - “O total de sobreiros apurados corresponde a cerca de 8.900 sobreiros, resultante da soma de 4.200 e 4.700”; VNO - conforme informação do anexo 3 do Relatório Síntese do PT4, p.13: “O total de sobreiros apurados corresponde a cerca de 38.900 sobreiros, resultante da soma de 35.300 e 3.600.”Será feita a remissão para o anexo 3 do PT6
	<p>d) p. 47:</p> <p>Para além do referido entende-se relevante identificar, pelo menos, os atos e/ou atividades interditas e/ou proibidas, nomeadamente o disposto nos artigos 11.º e 12.º do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na redação vigente. Sublinha-se para o efeito o âmbito de aplicação do referido regime jurídico, determinado no seu art.º 2.º.</p>	<p>d) Sem prejuízo do que a seguir se explica, não há particular interesse em “transcrever” o conteúdo de normas jurídicas. De todo o modo, “o regime previsto para a conversão de povoamento de sobreiro ou azinheira já se encontra sumariamente previsto nos pontos 59) e seguintes do Parecer D, tal como identificado na p. 47 do PT6 – Relatório Técnico Complementar. Não obstante, e s.m.o., as referidas espécies apenas se encontram previstas no Anexo B-I do referido Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril (na redacção vigente), pelo que não se encontram abrangidas pelas proibições constantes do disposto nos artigos 11.º e 12.º desse diploma”.</p>
	<p>e) Reserva Natural do Estuário do Tejo - Aplicável às OE 1,2, 3 e 6</p> <p>Neste ponto para além de ser abordado o PORNET, é considerada a ZPE do Estuário do Tejo segundo o Decreto-Lei n.º 280/94, de 5 de novembro. Contudo, não é atendido o disposto no Plano de Gestão da ZPE do Estuário do Tejo, aprovado pela Portaria n.º 670-A/99 (2.a série), de 30 de Junho. Esta questão não se encontra desenvolvida no ponto 29 do Parecer D.</p>	<p>e) No parecer C, encontra-se expressamente prevista a Portaria n.º 670-A/99, de 30 de junho, para onde se remete em termos de Regulamento do Plano de Gestão da ZPE. Reafirma-se que “apenas no polígono de implantação da localização MTJ, constante da OE 2 (e apenas neste), existe uma ligeira sobreposição com áreas classificadas a Oeste, Norte e Nordeste (cf. resulta da p. 103 do 1.Relatório Ambiental, p. 46</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		do PT4 – Relatório Técnico Complementar e p. 35 do PT4 – Anexo 2
	<p>f) J. Parque Natural do Tejo Internacional - Aplicável às OE que tenham MTJ</p> <p>Segundo se pode verificar na cartografia constante no PT4 as localizações previstas não abrangem o Parque Natural do Tejo Internacional, com incidência nos Municípios de Castelo Branco, Idanha-a-Nova e Vila Velha de Ródão</p>	f) Será retirada a referência.
	<p>g) Estuário do Tejo – Região Lisboa e Vale do Tejo Paul do Boquilobo – Região Lisboa e Vale do Tejo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estuário do Sado – Região do Alentejo</li> <li>- Lagoa de Albufeira – Região Lisboa e Vale do Tejo</li> <li>- Lagoas de Santo André e da Sancha – Região do Alentejo</li> <li>- Polje de Mira Minde e nascentes relacionadas - Região Lisboa e Vale do Tejo</li> <li>- Paul de Tornada - Lisboa e Vale do Tejo, Oeste</li> </ul> <p>O Sítio Ramsar do Paul de Tornada não é abrangido pelo buffer de 25km de STR.</p>	g) Será retirada a referência.
	<p>h) O PT6 não considera a análise efetuada no PT4 e anexos 4 abaixo quanto a riscos ambientais – incêndios (p. 18/27);</p>	<p>Na p. 9, a Pronúncia do ICNF reitera-se: “Importa, ainda, corrigir a designação do Plano de Gestão Integrada de Fogos Rurais, que deve ser definido como Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais (PNGIFR), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-A/2020 de 16 de junho.” 3). Já na p. 21 da Pronúncia do ICNF – reportando-se diretamente ao Parecer D – é referido o seguinte: “Considerar o referido no PT4 Anexo 4”. Além do Plano, existe</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		<p>ainda o Programa Nacional de Acção do Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais visa concretizar, no território continental português, as opções estratégicas definidas no referido Plano (cf. Resolução do Conselho de Ministros n.º 71-A/2021)</p> <p>Atenta a ausência de normatividade do plano e respectivo programa foi dada prevalência no Relatório ao tratamento da matéria relativa ao Sistema de Defesa contra Fogos Rurais.</p>
	<p>i) Atender ao referido em termos do Parecer D, ponto 21.</p>	<p>i) Reitera-se: “apenas no polígono de implantação da localização MTJ, constante da OE 2 (e apenas neste), existe uma ligeira sobreposição com áreas classificadas a Oeste, Norte e Nordeste (cf. resulta da p. 103 do 1.Relatório Ambiental, p. 46 do PT4 – Relatório Técnico Complementar e p. 35 do PT4 – Anexo 2</p>
	<p>j) – p. 66, 69, 70, 71: Acresce referir que não se compreende qual a razão que leva à necessidade de atualização dos PROF.</p>	<p>j) No Relatório Síntese encontrar-se-á a fundamentação jurídica detalhada. Os PROF poderão ter de ser atualizados dadas as alterações que a implantação da infraestrutura aeroportuária provocará nos PDM. Estes incluíram espaços identificados nos PROF e que serão abrangidos no polígono de implantação. Consequentemente, será necessário atualizar os PROF que sejam abrangidos.</p>
	<p>k) Desconformidade com Programas Regionais de Ordenamento Florestal -Atualização dos Programas, cuja competência cabe às Comissões de Coordenação de Desenvolvimento Regional IP, da respetiva área territorial</p>	<p>k) O artigo 52.º do RJIGT estabelece as competências “ relativas aos programas regionais são exercidas pelas comissões de coordenação e desenvolvimento regional”. O artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 16/2009, de 14 de janeiro, contém</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Observa-se que os Programas Regionais de Ordenamento Florestal enquadram-se nos instrumentos de política setorial, tanto mais que são considerados no ponto 21 do Parecer D. Determina o n. 01 do art.o 1.o do Regulamento do PROF-LVT que “Os programas regionais de ordenamento florestal (PROF) são instrumentos de política setorial de âmbito nacional, nos termos estabelecidos pela Lei n.o 31/2014, de 30 de maio, na sua redação atual, e desenvolvido pelo Decreto-Lei n.o 80/2015, de 15 de maio, ...”. Nos termos do n. 01 do art.o 7.o do Decreto-Lei n.o 16/2009, de 14 de Janeiro, na redação vigente, “a elaboração dos PROF é da responsabilidade do Instituto da Conservação da Natureza e Florestas, I. P. (ICNF, I. P.)” Neste sentido, salienta-se que não é aplicável o disposto no n.o 1 do artigo 52.o do RJIGT, conforme identificado na nota de rodapé 164.</p>	<p>uma norma especial <u>quanto à elaboração</u>. Far-se-á a especificação no relatório síntese.</p>
	<p>l) Desconformidade como Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo (RCM n.o 177/2008, de 24 de novembro), que o seu regulamento e estabelece”</p> <p>O conteúdo documental do PORNET encontra-se identificado no art.o 3.o do seu regulamento.</p>	<p>l) Embora não se alcance completamente o comentário, reitera-se o que consta do Relatório Síntese e no Ponto 29) do Parecer D: ““apesar de nenhuma das localizações estar integrada na área de intervenção do PORNET, para as localizações Montijo e CTA encontra-se prevista a realização das rotas aéreas sobrevoando a área protegida, o que poderá configurar uma situação de desconformidade daquelas localizações com o PORNET”.</p>
	<p>m) Ponto 5.3.1. MTJ+AHD e AHD+MTJ</p> <p>Em falta a legislação e instrumentos aplicáveis no âmbito da Rede Natura 2000.</p>	<p>m) Apenas no polígono de implantação da localização MTJ, constante da OE 2 (e apenas neste), existe uma ligeira sobreposição com áreas classificadas a Oeste, Norte e Nordeste (cf. resulta da p. 103 do 1.Relatório Ambiental, p. 46 do PT4 – Relatório Técnico Complementar e p. 35 do PT4 – Anexo 2. Quando se trata do regime legal de servidões e restrições de utilidade pública, onde se insere a Rede Natura 2000 (pág.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		<p>23 do relatório preliminar), refere-se que se aplicam em particular Rio Frio, CTA e Montijo. Não obstante, também as localizações do AHD, Vendas Novas e Santarém se situam a relativa proximidade de áreas protegidas – Estuário do Tejo (no primeiro caso), Cabrela e, a maior distância, Estuário do Sado (no segundo caso) e Reserva Natural do Paúl do Boquilobo e Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros (no último caso). Daí a falta de referência, em concreto para MTJ+AHD e AHD+MTJ, às exigências da Rede Natura 2000.</p> <p>Quanto à matéria da Rede Natura 2000, é tratada nos pontos 39) e seguintes (p. 23) do Parecer D.</p>
	<p>n) Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo: alteração dos respetivos planos de ordenamento do território</p> <p>Relativamente às opções em causa (CTA e AHD+CTA) quais as alterações que se colocam ao nível do PORNET</p>	<p>n) Entendo que esta questão é já demasiado concreta para uma AAE. Principalmente porque o que está em causa é o voo de aves que não são juridicamente dirigíveis.</p>
	<p>o) ponto 5.3.2.</p> <p>Em falta a legislação e instrumentos aplicáveis no âmbito da Rede Natura 2000.</p>	<p>o) Quanto à matéria da Rede Natura 2000, é tratada nos pontos 39) e seguintes (p. 23) do Parecer D.</p>
	<p>p) ponto 5.3.3.</p> <p>Estando em causa as opções aliadas à localização de Santarém, o cumprimento do Plano de Ordenamento que poderá estar em causa corresponde ao da Reserva Natural do Paul do Boquilobo.</p>	<p>p) “O Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Paul do Boquilobo não foi tratado no Parecer D por nenhum dos polígonos de implantação das OE se encontrar abrangido pelos seus limites.”.</p>
	<p>q) ponto 5.5.</p> <p>O ponto 2, relativamente ao MTJ ressalva a grande proximidade de “área protegida (Estuário do Tejo)”, omitindo que STR também</p>	<p>q) Na ficha técnica de Santarém pode ler-se: “A Reserva Natural do Paul de Boquilobo, criada pelo Decreto-Lei n.º 198/80, de 24 de Junho e</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>observa grande proximidade à área protegida da Reserva Natural do Paul do Boquilobo. No ponto 4 são identificados os sítios de interesse comunitário da RN2000, que atualmente foram classificados como ZEC, para além de se encontrarem omissas as ZPE. As conclusões são omissas em termos das áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português, nomeadamente a Convenção de Ramsar e o Programa Man and Biosphere. De igual forma não é considerada qualquer conclusão em termos da proteção de espécies de aves, face ao teor do artigo 2.o do Decreto-Lei n.o 140/99, de 24 de Abril, na redação vigente, e de proteção ao sobreiro e à azinheira.</p>	<p>sita no Município da Golegã, integrante da Rede Internacional de Reservas da Biosfera e classificada como Zona Húmida de Importância Internacional ao abrigo da Convenção de Ramsar e Zona de Proteção Especial de acordo com a Diretiva n.º 2009/147/CE (Rede Natura 2000, PTZPE0008), encontra-se a cerca de 7 km da localização proposta para o NAL em Santarém. Devido a tal proximidade, em especial pela eventual perturbação causada pelas rotas aeronáuticas, poderá constituir uma restrição à localização proposta.”</p> <p>Quanto à Rede Natura 2000, vide ponto 40) do Parecer D (p. 24). Não se compreende o alcance da remissão efectuada pelo ICNF em observação às Conclusões do Parecer D.</p> <p>Relativamente às áreas classificadas e protecção de espécies de aves, a referida omissão deve-se à circunstância de os polígonos de implantação das OE não se encontrarem abrangidos pelos seus limites.</p>
	<p>a) ponto 21</p> <p>Embora sejam considerados os Planos de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras Oeste (RH5) e de Riscos de Inundações da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste (RH5), encontra-se omissa o Plano de Gestão da ZPE do Estuário do Tejo.</p>	<p>Portaria n.º 670-A/99, de 30 de junho: “ apenas no polígono de implantação da localização MTJ, constante da OE 2 (e apenas neste), existe uma ligeira sobreposição com áreas classificadas a Oeste, Norte e Nordeste (cf. resulta da p. 103 do 1.Relatório Ambiental, p. 46 do PT4 – Relatório Técnico Complementar e p. 35 do PT4 – Anexo 2”</p>
	<p>b) ponto 24</p>	<p>PT4 - em MTJ há sobreiros e azinheiras?</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>A abordagem aos PROF incide apenas “na reconversão preconizada de áreas significativas destinadas a montado de sobreiro /produção florestal de sobreiro que são objecto de conversão”. O Sobreiro, embora conste no art.o 8.º do RPROF-LVT, enquanto espécie protegida, prevalece o regime jurídico aplicável. De realçar que se encontra omissa a aplicação dos princípios, objetivos e normativo dos PROF, a observar em sede dos “espaços florestais” conforme definição estabelecida na al. e), do art.o 3.o do correspondente regulamento, e aplicável em solo rústico e urbano. Afigura-se assim, potenciais alterações de uso e ocupação do solo, e de conflitos com os corredores ecológicos definidos nos referidos programas (art.o 9.º do RPROF-LVT). Reitera-se, ainda, a necessidade de verificar se no MTJ ocorrem sobreiros e/ou azinheiras.</p>	<p>1) O regime jurídico que estabelece as medidas de proteção ao sobreiro e da azinheira foi tratado no Parecer D, a respeito das localizações onde tal matéria relevava (cf. pp. 28, 313 e 398).</p> <p>Foi considerado relevante abordar a questão dos PROF, em particular nas fichas técnicas das localizações (vide pp. 307, 386, 387, 390, 391, 444 e 491), onde são relevados os condicionamentos à ocupação, uso e transformação do solo nas áreas abrangidas pelas qualificações em causa,</p> <p>Não foi identificada a existência de sobreiros e/ou azinheiras na área dos polígonos de implantação das OE que envolvem o MTJ [quer no PDM do Montijo, quer nas plataformas do SNIT (Planta de Sobreposições e Geoportal).]</p> <p>Far-se-á a seguinte referência no Relatório Síntese: “CTA, conforme informação do anexo 3 do Relatório Síntese do PT4, p. 7 -”cerca de 42.000 sobreiros no polígono de implantação”; STR - conforme informação do anexo 3 do Relatório Síntese do PT4, p. 10 - “O total de sobreiros apurados corresponde a cerca de 8.900 sobreiros, resultante da soma de 4.200 e 4.700”; VNO - conforme informação do anexo 3 do Relatório Síntese do PT4, p.13: “O total de sobreiros apurados corresponde a cerca de 38.900 sobreiros, resultante da soma de 35.300 e 3.600.”</p>
	<p>c) ponto 25</p>	<p>No Relatório Síntese encontrar-se-á a fundamentação jurídica detalhada. Os PROF poderão ter de ser atualizados dadas as</p>



Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	Conforme referido ao nível do PT6, não se compreende qual a razão que leva à necessidade de atualização dos PROF.	alterações que a implantação da infraestrutura aeroportuária provocará nos PDM. Estes incluíram espaços identificados nos PROF e que serão abrangidos no polígono de implantação. Consequentemente, será necessário atualizar os PROF que sejam abrangidos.
	d) p. 19 Encontra-se omissa o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Paul do Boquilobo.	“O Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Paul do Boquilobo não foi tratado no Parecer D por nenhum dos polígonos de implantação das OE se encontrar abrangido pelos seus limites”. O referido Plano consta da Resolução do Conselho de Ministros n.º 50/2008, de 18 de março
	e) Ponto 28 Encontram-se omissas as ZPE, e atualmente os SIC foram classificados como ZEC.	“Apenas no polígono de implantação da localização MTJ, constante da OE 2 (e apenas neste), existe uma ligeira sobreposição com áreas classificadas a Oeste, Norte e Nordeste (cf. resulta da p. 103 do 1.Relatório Ambiental, p. 46 do PT4 – Relatório Técnico Complementar e p. 35 do PT4 – Anexo 2”.  Quanto à matéria da Rede Natura 2000, é tratada nos pontos 39) e seguintes (p. 23) do Parecer D.  Ver Ponto 4.1, 3 do Relatório Síntese.
	f) Ponto 39 Reitera-se que atualmente os SIC foram classificados como ZEC, bem como encontram-se omissas as ZPE que também se aplica a Santarém	Nos outros polígonos de implantação, nomeadamente o de Santarém, não se verifica a referida sobreposição.
	g) Ponto 59 do Parecer D -	“A existência de sobreiros e/ou azinheiras na área dos polígonos de implantação das OE que envolvem o MTJ não está identificada quer no

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>“Reitera-se, ainda, a necessidade de verificar se no MTJ ocorrem sobreiros e/ou azinheiras.”</p>	<p>PDM do Montijo, quer nas plataformas do SNIT (Planta de Sobreposições e Geoportal)”</p>
	<p>Ponto 59 Considerar o referido no PT4 Anexo 4</p>	<p>Na p. 9, a Pronúncia do ICNF reitera-se: “Importa, ainda, corrigir a designação do Plano de Gestão Integrada de Fogos Rurais, que deve ser definido como Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais (PNGIFR), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-A/2020 de 16 de junho.” 3). Já na p. 21 da Pronúncia do ICNF – reportando-se diretamente ao Parecer D – é referido o seguinte: “Considerar o referido no PT4 Anexo 4”. Além do Plano, existe ainda o Programa Nacional de Acção do Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais visa concretizar, no território continental português, as opções estratégicas definidas no referido Plano (cf. Resolução do Conselho de Ministros n.º 71-A/2021) Atenta a ausência de normatividade do plano e respectivo programa foi dada prevalência no Relatório ao tratamento da matéria relativa ao Sistema de Defesa contra Fogos Rurais.</p>
	<p>i) V. Notas Conclusivas Preliminares (pp. 154 a 157) Atender ao referido no PT6</p>	<p>Quanto à proximidade de STR à área protegida da Reserva Natural do Paul do Boquilobo, tal encontra-se reflectido no ponto 39) do Parecer D: “39) Analisadas todas as Opções Estratégicas definidas, verifica-se que várias das localizações, não estando integradas na RN2000, se situam a grande proximidade de sítios de importância comunitária da RN2000, em particular CTA e Montijo. Não obstante, também as localizações do AHD, Vendas Novas e Santarém se situam a relativa proximidade de áreas protegidas –</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		<p>Estuário do Tejo (no primeiro caso), Cabrela e, a maior distância, Estuário do Sado (no segundo caso) e Reserva Natural do Paúl do Boquilobo e Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros (no último caso)” – p. 23 do Parecer D.</p> <p>2) Quanto à Rede Natura 2000, vide ponto 40) do Parecer D (p. 24). Não se compreende o alcance da remissão efectuada pelo ICNF em observação às Conclusões do Parecer D.</p> <p>3) Relativamente às áreas classificadas e protecção de espécies de aves, a referida omissão deve-se à circunstância de os polígonos de implantação das OE não se encontrarem abrangidos pelos seus limites, sem prejuízo do referido alínea f) dos presentes comentários.</p>
	<p>11) Diretiva 79/409/CEE sobre a Conservação de Aves Selvagens (Rede Natura 2000);</p> <p>A referência à Diretiva 79/409/CEE (Diretiva Aves) deve ser corrigida para Diretiva 2009/147/CE e a aplicar em todo o documento.</p>	<p>Efetuar a correção.</p> <p>Aditar a referência sugerida. Note-se, no entanto, que na nota de rodapé do parecer C é dito que a Diretiva 79/409/CEE foi revogada pela Diretiva 2009/147/CE, de 30 de novembro. No entanto, alguns diplomas continuam a fazer referência à Diretiva 79/409/CEE, por falta de atualização, daí ter-se mantido.</p>
	<p>16) Estratégia Europeia para a Biodiversidade 2030;</p> <p>Aditar referência à Estratégia de Biodiversidade da UE para 2030 [Comunicação da Comissão COM(2020) 380]</p>	<p>Sugestão acolhida</p>
<p>Parecer C</p>		<p>Todas estas referências se encontram no Parecer C – legislação ambiental relevante. Pode, ainda</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>c) Omissões:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• O Plano de Gestão da ZPE do Estuário do Tejo;</li> <li>• Regimes Jurídicos da Rede Natura 2000, aprovados nos termos do Decreto-Lei n.º 140/99 de 24 de abril, na redação vigente.</li> <li>• Regime Jurídico de proteção ao sobreiro e à azinheira.</li> <li>• Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo.</li> <li>• Importa atender ao disposto no art.º 9.º do Regime Jurídico da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, e compreender que o Sistema Nacional de Áreas Classificadas é constituído pela Rede Nacional de Áreas Protegidas, pelas áreas classificadas integradas na Rede Natura 2000 e pelas demais áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português. Neste sentido às áreas classificadas no âmbito da Rede Natura 2000 aplica-se o Plano Sectorial da Rede Natura 2000. Às Áreas Protegidas aplica-se os respetivos Planos Especiais de Ordenamento do Território, de âmbito Nacional, devendo estes ser transferidos para o ponto correspondente.</li> <li>• O ponto i. Regime jurídico da conservação da natureza e da biodiversidade, deve ser revisto visando a aplicação da legislação vigente.</li> <li>• O ponto ii. Rede Natura 2000, também deve ser revisto no sentido de atender à legislação vigente, nomeadamente considerar o DL n.º 140/99, de 24 de abril, na redação vigente. A referência à Diretiva 79/409/CEE (Diretiva Aves) deve ser corrigida para Diretiva 2009/147/CE.</li> <li>• Perceciona-se que os diplomas relevantes relativos à Reserva Natural do Estuário do Tejo identificados, também resultam da consulta do site do ICNF, IP, devendo assim ser atendido: Sítio Ramsar, 24 de novembro de 1980 / Lista de Sítios</li> </ul>	<p>assim, acrescentar-se a nota sugerida: “Deve atentar-se ao disposto no art.º 9.º do Regime Jurídico da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, e compreender que o Sistema Nacional de Áreas Classificadas é constituído pela Rede Nacional de Áreas Protegidas, pelas áreas classificadas integradas na Rede Natura 2000 e pelas demais áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português. Neste sentido, às áreas classificadas no âmbito da Rede Natura 2000 aplica-se o Plano Sectorial da Rede Natura 2000. Às Áreas Protegidas aplica-se os respetivos Planos Especiais de Ordenamento do Território, de âmbito Nacional, devendo estes ser transferidos para o ponto correspondente.”. Sobre a redação que consta no Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, a propósito da proteção do sobreiro e da azinheira, podemos ponderar sugerir a alteração legislativa como medida.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>da Convenção de Ramsar que classifica o Estuário do Tejo como zona húmida de importância internacional para as aves.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sublinha-se que se encontra omissa a Reserva Natural do Paul do Boquilobo.</li> <li>• A redação que consta no Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, na redação vigente (Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, alterado por Decreto-Lei n.º 155/2004, Decreto-Lei n.º 254/2009, Lei n.º 12/2012 e Decreto-Lei n.º 29/2015; Decreto-Lei n.º 11/2023), identifica que “a proteção do sobreiro e da azinheira, que ocupam, respetivamente, 720000 ha e 465000 ha em povoamentos puros e mistos dominantes, justifica-se largamente pela sua importância ambiental e económica, já reconhecida na Lei de Bases da Política Florestal (Lei n.º 33/96, de 17 de Agosto)...” A redação prevista deve ser revista uma vez que pode levar a uma interpretação que não corresponde plenamente aos objetivos do regime jurídico de proteção ao sobreiro e à azinheira.</li> </ul>	
	<p>excesso</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Encontra-se identificado e sistematizada os diplomas legais relativos ao Parque Natural do Tejo Internacional (PEPNTI), situação que não se compreende face à localização das opções estratégicas previstas.</li> <li>• Reitera-se que o Sítio Ramsar do Paul de Tornada - Lisboa e Vale do Tejo, Oeste, não é abrangido pelo buffer de 25 km de STR.</li> <li>• A considerar a análise efetuada ao nível do PT4 e anexo 4 abaixo (fogos rurais)</li> </ul>	<p>Serão retiradas as referências ao Parque Natural do Tejo Internacional (PEPNTI) e retificar-se-á a questão do Paul de Tornada. Considerar no ponto 6A Relatório Síntese a questão dos incêndios, remetendo, com frase sintética para as pp. 37 e 38 do anexo 4 do PT4</p>
	<p>Na avaliação e nos indicadores (quadro 9): o quadro de avaliação não identifica para todos os indicadores as unidades de medida a levar em conta para efeitos da avaliação. De igual forma devem ser devidamente identificadas as fontes de informação e técnicas para posterior interpretação dos fatores e avaliação das opções, e</p>	<p>Sugestão acolhida e corrigida no RA</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	indicadas eventuais lacunas de informação. Embora seja referido o que está incluído em cada critério, deve ser considerado o objetivo de sustentabilidade associado a cada um, para melhor entender o seu alcance e sua relação com a análise tendencial apresentada e que vai suportar a avaliação.	
	Quadro 6 - Síntese do Quadro de Governança. - Não se entende porque são assinaladas competência e responsabilidade no AHD ao ICNF	Corrigido no RA
	Pg. 100 – de “incluindo o Parque Natural do Estuário do Tejo, várias zonas classificadas como ZPE e ZEC.” para “incluindo Reserva Natural do Estuário do Tejo (...) “	Sugestão acolhida
	Pg. 101 e seguintes – de Análise SWOT – FCD3 Sobreposição dos polígonos de implantação com Áreas Naturais Classificadas (MTJ) e com faixas de três quilómetros com Áreas Importantes para Aves (todas as localizações, exceto VNO); para Sobreposição dos polígonos de implantação com Áreas Classificadas (MTJ). Para além desta sobreposição há também faixas de três quilómetros em IBA (em todas as localizações exceto VNO)	Concorda-se e acolhe-se o comentário. Deve-se ler:  “Sobreposição dos polígonos de implantação com Áreas Classificadas (MTJ).” “Para além desta sobreposição há também faixas de três quilómetros em IBA (em todas as localizações exceto VNO). “
	Correção de: “População Saúde humana Fatores climáticos Bens materiais Fauna” para “População Saúde humana Fatores climáticos Bens materiais Fauna, particularmente Avifauna”	Sugestão acolhida
	<p>O presente anexo, particularmente o ponto 3, deve ganhar maior articulação com o Relatório Técnico Complementar PT4 e anexos, sendo importante que inclua a definição dos cones de aproximação e de saída por cada OE.</p> <p>Por este facto o critério de avaliação “Recursos naturais” deve articular-se com o critério “Recursos hídricos superficiais e subterrâneos” em matéria de continuidade espacial e conectividade</p>	Os cones estão definidos no PACARL. Os cones são de dois tipos: de descolagem e de aproximação à pista. Neste contexto, a área por si definida não intersecta o território. Desta forma, esta informação foi apenas utilizada para a avaliação dos corredores avifauna

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	ecológica, associada aos Corredores Ecológicos e à conservação dos corredores fluviais, e à proteção de espécies da fauna e da flora e de habitats, dependentes dos recursos hídricos. Verifica-se que esta matéria não foi devidamente avaliada no RA, pelo que deve ser complementada.	
	Ponto 7.2. Solo de qualidade e produtividade agrícola - Encontra-se identificado e sistematizada os diplomas legais relativos ao Parque Natural do Tejo Internacional (PEPNTI), situação que não se compreende face à localização das opções estratégicas previstas.	Vai ser retirada a referência ao PEPNTI
	O importante papel das florestas na consecução dos objetivos europeus em matéria de clima é assumido na Estratégia da UE para as Florestas 2030 – Gestão sustentável das florestas na Europa17, que deve ser considerada no QRE	O QRE apresenta uma seleção de documentos estratégicos (marcopolíticas) considerados essenciais para os objetivos da avaliação estratégica
	Considerando que as opções estratégicas em avaliação estão inseridas em áreas secas potencialmente afetadas pela desertificação, de acordo com índice de aridez (1980 – 2010), importa considerar o Programa de Ação Nacional de Combate à Desertificação (PANCD), aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 78/2014 de 24 de dezembro	O QRE apresenta uma seleção de documentos estratégicos (marcopolíticas) considerados essenciais para os objetivos da avaliação estratégica
	Importa, ainda, corrigir a designação do Plano de Gestão Integrada de Fogos Rurais, que deve ser definido como Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais (PNGIFR), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-A/2020 de 16 de junho.	Sugestão acolhida
	Não é feita referência às restrições existentes nos povoamentos de quercíneas, quer ao abate quer à afetação, quer aos percorridos por incêndios, aos Programas Regionais de Ordenamento Florestal, Faixas de Gestão de combustível	No Anexo II do PT4, é analisada a afetação dos sobreiros no polígono de implantação e na faixa de 3km (área em hectares). No Anexo III do PT4 é realizada uma estimativa do número de sobreiros nos polígonos de implantação.

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Verifica-se a omissão de objetivos e metas inscritas em diferentes instrumentos identificados no QRE, nomeadamente, a Estratégia de Proteção do Solo da UE 2030 (EPS)</p>	<p>No anexo 2 do Relatório Ambiental foram incluídos os objetivos e metas fundamentais da Estratégia de Proteção do Solo.</p>
	<p>Acresce atender no Quadro no Anexo 2 que os PROF assumem como objetivo e promovem como prioridade a defesa e a proteção de espécies florestais - Estas matérias, também devem ser consideradas e refletidas no âmbito do FCD3: Saúde Humana e Viabilidade Ambiental, em articulação com o exposto no anexo 5 do RA e documento PT 4 – Ambiente.</p>	<p>O QRE apresenta uma seleção de documentos estratégicos (marcopolíticas) considerados essenciais para os objetivos da avaliação estratégica. Tal não inviabiliza que outras estratégias/planos sejam consideradas na avaliação técnica que foi realizada. Neste caso em particular os PROF foram parte integrante da abordagem metodológica utilizada.</p>
	<p>Relativamente ao Quadro Problema (Quadro 8), entende-se existirem omissões que devem ser colmatadas. No ponto de Principais Sensibilidades importa acrescentar “espécies protegidas” e “conectividade ecológica”, e no ponto Principais Debilidades considerar a “perda de solo fértil” e “aumento da desertificação dos solos” (associada à sua degradação/impermeabilização), bem como a “perda de carbono orgânico do solo” decorrentes de ações de deflorestação (emissão de CO2 para a atmosfera).</p>	<p>No Quadro 8 apresenta-se o quadro problema específico que foi considerado na formulação dos FCD, critérios de avaliação e indicadores.</p> <p>Este quadro está consolidado desde o Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão.</p>
	<p>Na Análise SWOT – FCD#3 não pondera a importância dos territórios florestais no contexto do sequestro e armazenamento de carbono (descarbonização) e quais as consequências relativamente à ocorrência de perdas de carbono orgânico do solo decorrente da deflorestação, bem como não são ponderadas as implicações ao nível da continuidade e de conectividade ecológica, particularmente entre áreas classificadas</p>	<p>Considera-se que o potencial de sequestro e armazenamento de carbono florestal não é um indicador relevante à escala da AAE (não foi identificado como principal debilidade/limitação). Os impactes associados à deflorestação (e respetivas medidas de minimização) serão avaliados em sede de AIA para a OE que vier a ser selecionada.</p>
	<p>PT6 Anexo C -Podem para retirar – “Note-se que no artigo 21.º deste DL n.º 142/2008, de 24 de julho, se define o regime das áreas protegidas de estatuto privado, devendo, nesse âmbito,</p>	<p>será retirado</p>



Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>analisar-se o DL n.º 116/2019, de 21 de agosto, que define o modelo de cogestão das áreas protegidas “</p>	
	<p>Ponto 5.3.3. AHD+STR e STR Desconformidades / Possibilidade de medidas Programas Regionais de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo: Atualização dos Programas - Reitera-se que não se compreende a razão de atualização dos PROF</p>	<p>No Relatório Síntese encontrar-se-á a fundamentação jurídica detalhada. Os PROF poderão ter de ser atualizados dadas as alterações que a implantação da infraestrutura aeroportuária provocará nos PDM. Estes incluíram espaços identificados nos PROF e que serão abrangidos no polígono de implantação. Consequentemente, será necessário atualizar os PROF que sejam abrangidos.</p>
	<p>Ponto 5.3.3. Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo: alteração dos respetivos planos de ordenamento do território - Estando em causa as opções aliadas à localização de Santarém, o cumprimento do Plano de Ordenamento que poderá estar em causa corresponde ao da Reserva Natural do Paul do Boquilobo.</p>	<p>Na ficha técnica de Santarém pode ler-se: “A Reserva Natural do Paul de Boquilobo, criada pelo Decreto-Lei n.º 198/80, de 24 de Junho e sita no Município da Golegã, integrante da Rede Internacional de Reservas da Biosfera e classificada como Zona Húmida de Importância Internacional ao abrigo da Convenção de Ramsar e Zona de Proteção Especial de acordo com a Diretiva n.º 2009/147/CE (Rede Natura 2000, PTZPE0008), encontra-se a cerca de 7 km da localização proposta para o NAL em Santarém. Devido a tal proximidade, em especial pela eventual perturbação causada pelas rotas aeronáuticas, poderá constituir uma restrição à localização proposta.”</p>
	<p>Ponto 5.3.3. Em falta a legislação e instrumentos aplicáveis no âmbito da Rede Natura 2000.</p>	<p>Quanto à matéria da Rede Natura 2000, é tratada nos pontos 39) e seguintes (p. 23) do Parecer D anexo ao Relatório Síntese do PT6</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Ponto 5.5. Conclusões</p> <p>O ponto 2, relativamente ao MTJ ressalva a grande proximidade de “área protegida (Estuário do Tejo)”, omitindo que STR também observa grande proximidade à área protegida da Reserva Natural do Paul do Boquilobo.</p> <p>No ponto 4 são identificados os sítios de interesse comunitário da RN2000, que atualmente foram classificados como ZEC, para além de se encontrarem omissas as ZPE.</p>	<p>Na ficha técnica de Santarém pode ler-se: “A Reserva Natural do Paul de Boquilobo, criada pelo Decreto-Lei n.º 198/80, de 24 de Junho e sita no Município da Golegã, integrante da Rede Internacional de Reservas da Biosfera e classificada como Zona Húmida de Importância Internacional ao abrigo da Convenção de Ramsar e Zona de Proteção Especial de acordo com a Diretiva n.º 2009/147/CE (Rede Natura 2000, PTZPE0008), encontra-se a cerca de 7 km da localização proposta para o NAL em Santarém. Devido a tal proximidade, em especial pela eventual perturbação causada pelas rotas aeronáuticas, poderá constituir uma restrição à localização proposta.”</p> <p>Quanto à Rede Natura 2000, vide ponto 40) do Parecer D (p. 24). Não se compreende o alcance da remissão efectuada pelo ICNF em observação às Conclusões do Parecer D, anexo ao Relatório Síntese do PT6</p> <p>Relativamente às áreas classificadas e protecção de espécies de aves, a referida omissão deve-se à circunstância de os polígonos de implantação das OE não se encontrarem abrangidos pelos seus limites.</p>
	<p>As conclusões são omissas em termos das áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português, nomeadamente a Convenção de Ramsar e o Programa Man and Biosphere.</p>	<p>Na ficha técnica de Santarém pode ler-se: “A Reserva Natural do Paul de Boquilobo, criada pelo Decreto-Lei n.º 198/80, de 24 de Junho e sita no Município da Golegã, integrante da Rede Internacional de Reservas da Biosfera e classificada como Zona Húmida de Importância Internacional ao abrigo da Convenção de Ramsar e Zona de Proteção Especial de acordo com a Diretiva n.º 2009/147/CE (Rede Natura 2000,</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		PTZPE0008), encontra-se a cerca de 7 km da localização proposta para o NAL em Santarém. Devido a tal proximidade, em especial pela eventual perturbação causada pelas rotas aeronáuticas, poderá constituir uma restrição à localização proposta.
	De igual forma não é considerada qualquer conclusão em termos da proteção de espécies de aves, face ao teor do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, na redação vigente, e de proteção ao sobreiro e à azinheira	Relativamente às áreas classificadas e protecção de espécies de aves, a referida omissão deve-se à circunstância de os polígonos de implantação das OE não se encontrarem abrangidos pelos seus limites.
	Parecer D Ponto 21 - Embora sejam considerados os Planos de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiros Oeste (RH5) e de Riscos de Inundações da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiros do Oeste (RH5), encontra-se omissa o Plano de Gestão da ZPE do Estuário do Tejo	ver ponto 4.2. do Relatório Síntese
	Ponto 24: A abordagem aos PROF incide apenas “na reconversão preconizada de áreas significativas destinadas a montado de sobreiro / produção florestal de sobreiro que são objeto de conversão”. O Sobreiro, embora conste no art.º 8.º do RPROF-LVT, enquanto espécie protegida, prevalece o regime jurídico aplicável. De realçar que se encontra omissa a aplicação dos princípios, objetivos e normativo dos PROF, a observar em sede dos “espaços florestais” conforme definição estabelecida na al. e), do art.º 3.º do correspondente regulamento, e aplicável em solo rústico e urbano. Afigura-se assim, potenciais alterações de uso e ocupação do solo, e de conflitos com os corredores ecológicos definidos nos referidos programas (art.º 9.º do RPROF-LVT). Reitera-se, ainda, a necessidade de verificar se no MTJ ocorrem sobreiros e/ou azinheiras.	Quanto à questão dos sobreiros, 1) O regime jurídico que estabelece as medidas de proteção ao sobreiro e da azinheira foi tratado no Parecer D, a respeito das localizações onde tal matéria relevava (cf. pp. 28, 313 e 398).  Foi considerado relevante abordar a questão dos PROF, em particular nas fichas técnicas das localizações (vide pp. 307, 386, 387, 390, 391, 444 e 491), onde são relevados os condicionamentos à ocupação, uso e transformação do solo nas áreas abrangidas pelas qualificações em causa,  Não foi identificada a existência de sobreiros e/ou azinheiras na área dos polígonos de implantação das OE que envolvem o MTJ [quer

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		<p>no PDM do Montijo, quer nas plataformas do SNIT (Planta de Sobreposições e Geoportal).]</p> <p>Far-se-á a seguinte referência no Relatório Síntese: “CTA, conforme informação do anexo 3 do Relatório Síntese do PT4, p. 7 -”cerca de 42.000 sobreiros no polígono de implantação”; STR - conforme informação do anexo 3 do Relatório Síntese do PT4, p. 10 - “O total de sobreiros apurados corresponde a cerca de 8.900 sobreiros, resultante da soma de 4.200 e 4.700”; VNO - conforme informação do anexo 3 do Relatório Sintese do PT4, p.13: “O total de sobreiros apurados corresponde a cerca de 38.900 sobreiros, resultante da soma de 35.300 e 3.600.”</p>
	<p>Conforme referido ao nível do PT6, não se compreende qual a razão que leva à necessidade de atualização dos PROF.</p>	<p>No Relatório Síntese encontrar-se-á a fundamentação jurídica detalhada. Os PROF poderão ter de ser atualizados dadas as alterações que a implantação da infraestrutura aeroportuária provocará nos PDM. Estes incluíram espaços identificados nos PROF e que serão abrangidos no polígono de implantação. Consequentemente, será necessário atualizar os PROF que sejam abrangidos.</p>
	<p>Pag 19 - Encontra-se omisso o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Paul do Boquilobo</p>	<p>Ver ponto 4.1. do Relatório Síntese, K Quanto à proximidade de STR à área protegida da Reserva Natural do Paul do Boquilobo, tal encontra-se reflectido no ponto 39) do Parecer D: “39) Analisadas todas as Opções Estratégicas definidas, verifica-se que várias das localizações, não estando integradas na RN2000, se situam a grande proximidade de sítios de importância</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		<p>comunitária da RN2000, em particular CTA e Montijo. Não obstante, também as localizações do AHD, Vendas Novas e Santarém se situam a relativa proximidade de áreas protegidas – Estuário do Tejo (no primeiro caso), Cabrela e, a maior distância, Estuário do Sado (no segundo caso) e Reserva Natural do Paúl do Boquilobo e Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros (no último caso)” – p. 23 do Parecer D.</p>
	<p>Ponto 28: Encontram-se omissas as ZPE, e atualmente os SIC foram classificados como ZEC.</p>	<p>“Apenas no polígono de implantação da localização MTJ, constante da OE 2 (e apenas neste), existe uma ligeira sobreposição com áreas classificadas a Oeste, Norte e Nordeste (cf. resulta da p. 103 do 1.Relatório Ambiental, p. 46 do PT4 – Relatório Técnico Complementar e p. 35 do PT4 – Anexo 2”.</p> <p>Ver Ponto 4.1, 3 do Relatório Síntese.</p>
	<p>Parecer C + Quadros - Em falta: O Plano de Gestão da ZPE do Estuário do Tejo; Regimes Jurídicos da Rede Natura 2000, aprovados nos termos do Decreto-Lei n.º 140/99 de 24 de abril, na redação vigente. Regime Jurídico de proteção ao sobreiro e à azinheira. Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo.</p>	<p>- Encontra-se no Parecer C do PT6</p> <p>Todas estas referências se encontram no Parecer C – legislação ambiental relevante. Pode, ainda assim, acrescentar-se a nota sugerida: “Deve atentar-se ao disposto no art.º 9.o do Regime Jurídico da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, e compreender que o Sistema Nacional de Áreas Classificadas é constituído pela Rede Nacional de Áreas Protegidas, pelas áreas classificadas integradas na Rede Natura 2000 e pelas demais áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português. Neste sentido, às áreas classificadas no âmbito da Rede Natura 2000 aplica-se o Plano Sectorial da Rede Natura</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		2000. Às Áreas Protegidas aplica-se os respetivos Planos Especiais de Ordenamento do Território, de âmbito Nacional, devendo estes ser transferidos para o ponto correspondente.”. Sobre a redação que consta no Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, a propósito da proteção do sobreiro e da azinheira, podemos ponderar sugerir a alteração legislativa como medida
	Ambito Regional: Importa atender ao disposto no art.º 9.º do Regime Jurídico da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, e compreender que o Sistema Nacional de Áreas Classificadas é constituído pela Rede Nacional de Áreas Protegidas, pelas áreas classificadas integradas na Rede Natura 2000 e pelas demais áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português. Neste sentido às áreas classificadas no âmbito da Rede Natura 2000 aplica-se o Plano Sectorial da Rede Natura 2000. Às Áreas Protegidas aplica-se os respetivos Planos Especiais de Ordenamento do Território, de âmbito Nacional, devendo estes ser transferidos para o ponto correspondente.	Concordamos com o exposto.
	5. Biodiversidade 5.1. Áreas naturais, avifauna e respetivas rotas migratórias - O ponto i. Regime jurídico da conservação da natureza e da biodiversidade, deve ser revisto visando a aplicação da legislação vigente.	Será retificado, com explicação
	O ponto ii. Rede Natura 2000, também deve ser revisto no sentido de atender à legislação vigente, nomeadamente considerar o DL n.º 140/99, de 24 de abril, na redação vigente. A referência à Diretiva 79/409/CEE (Diretiva Aves) deve ser corrigida para Diretiva 2009/147/CE.	Será retificado, com explicação

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Perceciona-se que os diplomas relevantes relativos à Reserva Natural do Estuário do Tejo identificados, também resultam da consulta do site do ICNF, IP, devendo assim ser atendido: Sítio Ramsar, 24 de novembro de 1980 / Lista de Sítios da Convenção de Ramsar que classifica o Estuário do Tejo como zona húmida de importância internacional para as aves.</p>	<p>Já está no Parecer C</p>
	<p>Encontra-se identificado e sistematizada os diplomas legais relativos ao Parque Natural do Tejo Internacional (PEPNTI), situação que não se compreende face à localização das opções estratégicas previstas.</p>	<p>Será retirada a referência ao Parque Natural do Tejo Internacional (PEPNTI).</p>
	<p>Acerca do risco de incêndio</p> <p>Quanto ao enquadramento legislativo, o mesmo encontra-se incompleto e desatualizado.</p> <p>Assim no Anexo 4 – “Estudos técnicos sobre os condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos”, na página 9, é apresentada uma tabela com a “Legislação nacional relevante: Riscos e Vulnerabilidades Territoriais”. Nesta tabela, no ponto: “Vulnerabilidade a incêndios rurais” é indicada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 65/2006, que aprova o Plano Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios cuja vigência já terminou. A referência a este diploma deve ser substituída pela referência à Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-A/2020, que aprova o Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais e pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 71-A/2021 que aprova o Programa Nacional de Ação do Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais.</p>	<p>Correção aceite. Modificação introduzida no Anexo 4.</p>
	<p>Realça-se que: é fundamental que o RA observe a informação necessária sobre o objeto de avaliação, utilizando a informação constante nos Relatórios Técnicos Complementares, dos quais se sublinha o PT4, que deve ser densificado em termos da</p>	<p>Concorda-se com a coerência que deve haver entre R.A. e Relatórios Técnicos Complementares. Quanto à densificação, em termos de caracterização das áreas de cada OE:</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>caracterização das áreas territoriais adstritas a cada OE, articulado com os respetivos diagnósticos das zonas direta ou indiretamente afetadas (conforme referido em ponto subsequente).</p> <p>Para assegurar a avaliação de cada OE em termos dos descritores relativos à Conservação da Natureza / Biodiversidade, e Territórios Florestais e Incêndios Rurais o RA deve incluir a informação necessária que fundamente as propostas / conclusões retiradas.</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão. Os indicadores sugeridos (nos pontos subsequentes) podem ser recomendados pela AAE para o nível de avaliação de projeto.</p>
	<p>Indicam que na presente avaliação está previsto um conjunto de opções estratégicas suscetíveis de terem efeitos significativos no ambiente, que implicam a afetação direta de territórios florestais.</p> <p>Deste modo, importa considerar outros instrumentos estratégicos e de planeamento pertinentes, designadamente, os Programas Regionais de Ordenamento Florestal (PROF), enquadrados nos instrumentos de política setorial de âmbito nacional<sup>16</sup>, designadamente o PROF Lisboa e Vale do Tejo e o PROF Alentejo, aprovados pela Portaria nº 52/2019 de 11 de fevereiro e Portaria n.º 54/2019, de 11 de fevereiro, na sua redação vigente, respetivamente. Acresce referir que os PROF são considerados na análise efetuada no documento PT 4 – Ambiente (anexo 2 - Estudos técnicos sobre os condicionalismos nos domínios da biodiversidade, áreas naturais e avifauna), pelo que importa garantir a coerência entre documentos.</p> <p>Ressalvando que a importância de considerar na avaliação eventuais conflitos decorrentes das opções estratégicas em avaliação em áreas integradas em “Corredores Ecológicos” identificados nos PROF, uma vez que estes constituem faixas que visam promover ou salvaguardar a conexão entre áreas florestais dispersas ou as diferentes áreas de importância ecológica, favorecendo o intercâmbio genético essencial para a manutenção da biodiversidade, com uma adequada integração e desenvolvimento das atividades humanas, constituindo ao nível da</p>	<p>Os corredores ecológicos provenientes do PROF foram utilizados como informação de base para a elaboração de potenciais corredores de movimentos da avifauna. Tendo sido estipulados os indicadores a utilizar na Fase II – Fatores Críticos de Decisão, a avaliação de eventuais conflitos entre corredores ecológicos e OEs podem ser recomendados pela AAE para o nível de avaliação de projeto, assim como a avaliação da fragmentação do território/ de áreas naturais e, conseqüentemente, a perda de conectividade ecológica entre áreas classificadas.</p>



Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>escala dos PROF uma orientação macro e tendencial para a região no médio/longo prazo.</p> <p>Os “Corredores Ecológicos”, essencialmente com incidência nas OE1 e OE2, são fundamentais para a promoção dos serviços dos ecossistemas e nos quais deve ser assegurada não só a continuidade espacial e a conectividade das componentes da biodiversidade no território, como também devem ser potenciadas as funções de proteção, em particular do solo, da rede hidrográfica e ambiental (sequestro e armazenamento de carbono), e de conservação de habitats, de espécies da fauna e da flora e de geossítios.</p> <p>Esta questão interliga-se com as orientações dos PROF em matéria de proteção de espécies em legislação específica, como o sobreiro, a azinheira e o azevinho e de sistemas florestais objeto de medidas de proteção específicas, e em matéria de proteção contra incêndios, que determinam que na integração de outros usos e ocupações do solo que se encontram dominados no seio dos espaços florestais deve ser considerado as medidas identificadas nestes IGT, em articulação com o SGIFR. Não é feita referência às restrições existentes nos povoamentos de quercíneas, quer ao abate quer à afetação, quer aos percorridos por incêndios, aos Programas Regionais de Ordenamento Florestal, Faixas de Gestão de combustível</p>	
	<p>Entendem que se devem ser acrescentados outros indicadores face ao referido no âmbito do QRE e considerar a avaliação da fragmentação do território / de áreas naturais e, por conseguinte, da perda de conectividade ecológica entre áreas classificadas.</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão.</p>
	<p>Sublinham a limitação do indicador “Área de floresta de sobreiro” à quantificação de área em hectares que não reflete a importância do montado para os vários grupos de fauna, pelo que se propõe adicionalmente que seja integrado um indicador que atribua um valor qualitativo para os diferentes grupos de fauna presentes -</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão. Os indicadores sugeridos podem ser recomendados pela AAE para o nível de avaliação de projeto.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Índice de biodiversidade em floresta de sobreiro, montado (importa equacionar a riqueza associada à floresta de sobreiro).</p>	
	<p>Afirmam que o indicador “Áreas de proteção de Aves (ZPE, locais de nidificação e IBA afetadas (ha))” também pode beneficiar de maior clareza. É proposto em dividi-lo em dois: as áreas classificadas como ZPE e IBA e; as áreas com valores de avifauna, tais como áreas vitais e territórios, zonas de passagem e dispersão, as quais se localizam frequentemente fora de áreas classificadas com estatuto legal de proteção. Os indicadores propostos são os seguintes: (i) Áreas de proteção de Aves (ZPE e IBA) afetadas (ha); (ii) Áreas de ocorrência de espécies de avifauna classificadas com estatuto de ameaça (territórios de nidificação - áreas vitais, áreas de alimentação; áreas de dispersão e invernada) (ha).</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão. Os indicadores sugeridos podem ser recomendados pela AAE para o nível de avaliação de projeto.</p>
	<p>Acerca do indicador “Áreas de cruzamento de rotas migratórias de avifauna com corredores de aproximação e descolagem (ha)”, de forma a melhor refletir os impactos da atividade aeroportuária na avifauna e vice-versa, consideramos este indicador deve refletir os corredores de movimentação das aves aquáticas, nomeadamente de ligações entre zonas húmidas com relevância para a conservação de aves aquáticas que foram identificados (pelo ICNF) para efeitos de sensibilidade à instalação de linhas elétricas, que poderão ter aplicação na avaliação da sensibilidade em termos de projeto subsequente do novo aeroporto. Particularmente, importa considerar: Áreas de cruzamento de rotas migratórias de avifauna, e Áreas de movimentos de avifauna entre os estuários do Tejo e do Sado.</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão. A distinção de áreas de cruzamento de rotas migratórias de avifauna e áreas de movimento de avifauna entre o Estuário do Tejo e do Sado, podem ser reencaminhados pela AAE para o nível de avaliação de projeto.</p>
	<p>Ressalvam a importância em considerar um indicador para efeitos de outros grupos faunísticos e seus habitats: Espécies e habitats alvo de proteção legal e/ou com estatuto de conservação ameaçado (nº / ha).</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão. O indicador sugerido pode ser recomendados pela AAE para o nível de avaliação de projeto.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>É reforçado que não foram devidamente referidos os potenciais efeitos da afetação pelo menos das espécies da Directiva Habitats e das que têm estatuto de ameaça. No caso dos quirópteros (morcegos), há vários abrigos de importância nacional perto das áreas estudadas, que deviam ter sido mencionados. Atente-se a que na União Europeia todas as espécies de morcegos estão legalmente protegidas, ao abrigo do Acordo sobre a Conservação das Populações de Morcegos Europeus (EUROBATS), aprovado por Portugal através do Decreto n.º 31/95, de 18 de Agosto</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão. O indicador sugerido, “Avaliação da afetação das espécies da Directiva Habitats, e das que têm estatuto de ameaça”, pode ser reencaminhado pela AAE para o nível de avaliação de projeto.</p>
	<p>Atendendo à análise dos FCD efetuada, cujas questões devem ser consideradas, face a cada OE importa sublinhar:</p> <p>A avaliação estratégica de oportunidades e riscos das opções estratégicas, em termos do FCD1 identifica para a OE3 e OE6 “Possível conflito com corredores de aves migratórias a partir da 3ª pista”, situação que se coloca em questão face à proximidade de áreas classificadas, nomeadamente da ZPE Estuário do Tejo, bem como de locais de ocorrência de ninhos e áreas de nidificação exteriores às AC, localizados em áreas envolventes ao CTA.</p> <p>Importa considerar o “Possível conflito com corredores de aves migratórias e áreas de nidificação”. Simultaneamente não se compreende que ao nível das OE4 e OE5 não sejam considerados riscos adstritos à avifauna face à proximidade da ZPE do Paul do Boquilobo e da Reserva Natural do Boquilobo, que não é abordado no PT6 e anexos.</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão.</p>
	<p>As tendências críticas apontadas para o FCD#3 não consideram a ocorrência de ninhos e locais de nidificação exteriores às áreas classificadas. Nas áreas envolventes ao CTA e VNO ocorrem ninhos de Águia-de-bonelli (<i>Aquila fasciata</i>), sendo esta uma</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão. As áreas exteriores a áreas classificadas não foram analisadas no âmbito da AAE, à excepção das</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>espécie ameaçada com estatuto de conservação “em perigo”, incluída no anexo A-I do Decreto-Lei nº 140/99 de 24 de abril, na redação vigente. Simultaneamente não é considerado a potencial fragmentação de áreas naturais e a perda de conectividade espacial entre as áreas classificadas, podendo ser afetado o estado de conservação de espécies e dos habitats que lhe estão associados.</p>	<p>que se localizam na faixa dos 3 km em torno do perímetro de implantação.</p>
	<p>A referência ao montado de sobro deve ganhar maior relevância por incluir alguns dos biótopos mais importantes ocorrentes em Portugal continental em termos de conservação da natureza, desempenhando, pela sua adaptação às condições edafo-climáticas do Sul do País, uma importante função na conservação do solo, na regularização do ciclo hidrológico e na qualidade da água.</p>	<p>A análise desenvolvida considera-se adequada para uma avaliação estratégica.</p>
	<p>A análise SWOT – FCD#3 não pondera a importância dos territórios florestais no contexto do sequestro e armazenamento de carbono (descarbonização) e quais as consequências relativamente à ocorrência de perdas de carbono orgânico do solo decorrente da desflorestação, bem como não são ponderadas as implicações ao nível da continuidade e de conectividade ecológica, particularmente entre áreas classificadas.</p>	<p>O potencial de sequestro e armazenamento de carbono florestal não foi selecionado com um indicador a usar na AAE (nem foi referenciado como principal debilidade/limitação). Os impactes associados à desflorestação (e respetivas medidas de minimização) serão avaliados em sede de AIA para a OE que vier a ser selecionada.</p>
	<p>Esta análise identifica como ponto fraco a “sobreposição dos polígonos de implantação com Áreas Naturais Classificadas ao nível do MTJ e com faixas de três quilómetros com Áreas Importantes para Aves (todas as localizações, exceto VNO)”. Afigura-se assim que sobre a referida sobreposição seja garantida concordância em todo o documento, entre outros, no quadro 26 (Dez. 2023, p.103) em termos das OE1 e OE2.</p>	<p>Concorda-se com o comentário para assegurar a concordância em todo o documento. Deve-se ler: “Sobreposição dos polígonos de implantação com Áreas Classificadas (MTJ).”</p> <p>Para além desta sobreposição foram também estudadas as faixas de três quilómetros em IBA (em todas as localizações exceto VNO).</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>No entanto não inclui como ponto fraco os eventuais efeitos negativos em áreas de ocorrência de espécies e habitats alvo de proteção legal e/ou com estatuto de conservação ameaçado / perigo, nomeadamente com ocorrência exterior a áreas classificadas, dando-se como exemplo a presença de ninhos de Águia-de-bonelli em áreas envolventes ao CTA.</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão. A avaliação de ocorrência de valores naturais em áreas exteriores às áreas classificadas pode recomendada para o nível de avaliação de projeto.</p>
	<p>Relativamente à OE3 o elevado número de sobreiros que terão que ser abatidos, numa formação vegetal está assente em solos predominantemente arenosos, que constituem áreas de máxima infiltração das quais resultam aquíferos subjacentes muito importantes, que representam reservas hídricas relevantes</p>	<p>O impacto do potencial abate de sobreiros relativamente à OE3 deve ser objeto de análise ao nível de avaliação de projeto.</p>
	<p>Considera-se que seria importante aferir qual o real valor dos povoamentos, enquanto formação ou património de quercíneas, para isso realizar-se uma avaliação ou análise detalhada do estado fitossanitário e do vigor dos exemplares de sobreiros, com base numa amostragem representativa; na realidade, devido ao tipo predominante de uso desta área, à (provável vetusta) idade dos mesmos, e a variações na fitossanitário e do vigor dos exemplares de sobreiros, com base numa amostragem representativa; na realidade, devido ao tipo predominante de uso desta área, à (provável vetusta) idade dos mesmos, e a variações na disponibilidade hídrica do solo, ou até mesmo a patologias que têm vindo a afetar os sobreiros, dos cerca de 42.000 sobreiros que o relatório PT4_Anexo 3 menciona como tendo que ser abatidos para instalar o perímetro aeroportuário, pode acontecer que parte significativa dos mesmos se encontrem decrépitos ou muito perto desse estado final do seu ciclo de vida; apesar de algumas poderem ser centenárias. Esta análise ajudará simultaneamente a</p>	<p>Concorda-se com o comentário. A avaliação do estado fitossanitário e do vigor dos exemplares de sobreiros pode ser recomendada para o nível de avaliação de projeto.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>aferir qual a função que o povoamento desempenha em termos de suporte para avifauna, como dormitório ou como área de refúgio ou de alimentação.</p>	
	<p>Ainda relativamente a OE7, através de consulta da informação disponível para a área de estudo do aeroporto de Vendas Novas, verifica-se a identificação acústica das espécies <i>Barbastella barbastellus</i>, <i>Nyctalus lasiopterus</i>, <i>Nyctalus leisleri</i>, <i>Pipistrellus kuhlii</i>, <i>Pipistrellus pipistrellus</i> e <i>Pipistrellus pygmaeus</i> (espécies incluídas no anexo B-IV da Diretiva Habitats e nos anexos II das Convenções de Berna e Bona). As espécies destacadas a negrito são arborícolas e as restantes, não o sendo, podem também ocupar fendas de árvores. Assim a existência de florestas maduras na área de estudo constitui, por isso, um biótopo com elevada probabilidade de ocorrência destas espécies, que carece de validação, não só enquanto locais de abrigo, mas também como áreas de caça, pelo que importa também avaliar a disponibilidade de insetos.</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão. A validação da ocorrência de espécies e de locais de abrigo pode ser recomendada para o nível de avaliação de projeto.</p>
	<p>Em articulação, a matriz de oportunidades e riscos – FCD#3, no âmbito do critério 2 (Biodiversidade) não pondera a ocorrência de valores naturais em áreas exteriores às áreas classificadas, nomeadamente espécies de avifauna ameaçadas ou em perigo.</p> <p>Sublinha-se que os critérios 2 e 3 não observam qualquer referência ao nível da OE5.</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão. A avaliação de ocorrência de valores naturais em áreas exteriores às áreas classificadas pode ser recomendada pela AAE para o nível de avaliação de projeto. Reviu-se a Matriz de Oportunidade e Riscos – FCD#3 ao nível da OE5.</p>
	<p>Acerca da frase: “Não existindo cartografia oficial de rotas migratórias das aves, o Estuário do Tejo, o Estuário do Sado, a ligação entre ambos e o Rio Tejo reúnem condições propícias à existência de potenciais corredores de movimentos da avifauna.”</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão. Nota: Poderá ser revisto este potencial corredor de movimentos da avifauna, com eventuais elementos científicos existentes para todas as</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Como FC relacionado com a avifauna não está em causa a existência de grandes rotas migratórias, e nem faz tão pouco sentido falar em cartografia oficial destas. Neste âmbito, importa considerar que o estuário do Tejo e o estuário do Sado são territórios com grandes concentrações de aves aquáticas, sendo de considerar movimentação das aves entre essas áreas através de corredores de dispersão. Nesse sentido, não é clara a relevância dos “corredores ecológicos dos Programas Regionais de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo e do Alentejo (PROF), corredores estruturantes primários da Rede Ecológica Metropolitana do PROT (Programa Regional de Ordenamento do Território (PROT) da Área Metropolitana de Lisboa (AML), corredores ecológicos estruturantes do PROT Oeste e Vale do Tejo e a Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental do PROT - Alentejo”, não sendo evidente como se obteve Figura 21.</p>	<p>opções estratégicas disponíveis no ICNF e/ou ONGAs.</p>
	<p>Afirmam que é relevante utilizar a análise de sensibilidade do território em termos de conservação da avifauna, efetuada para a instalação de linhas elétricas. Com efeito, no âmbito da avaliação do impacte das linhas de transporte e distribuição de energia, foram identificadas como de grande sensibilidade as áreas em torno das zonas húmidas importantes para a conservação de aves aquáticas e a faixa que inclua os principais corredores utilizados por essas aves [ICNF (2019). Manual de apoio à análise de projetos relativos à instalação de linhas aéreas de distribuição e transporte de energia elétrica – versão revista. Instituto da Conservação da Natureza e Biodiversidade. Relatório não publicado.; CIBIO (2020). Manual para a monitorização de impactes de linhas de muito alta tensão sobre a avifauna e avaliação da eficácia das medidas de mitigação. Catedra REN em Biodiversidade. Centro de Investigação em Biodiversidade e Recursos Genéticos da Universidade do Porto. Vairao.] O ponto</p>	<p>Não existindo informação geográfica oficial sobre as rotas migratórias e corredores de movimentos, foram estabelecidos potenciais corredores de movimentos, considerando temas como: ZPE, Sítios RAMSAR, IBAs, corredores ecológicos do PROF, rede ecológica metropolitana do PROT-AML e estrutura regional de proteção e valorização ambiental do PROT OVT e PROT Alentejo. Estes temas consistem em informação de carácter oficial e disponível para todas as OEs.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>3.7. Avifauna e respetivos corredores de movimentos da avifauna deverá ser revisto em conformidade.</p>	
	<p>PT4 – Anexo II Alterar texto:  “Parque Nacional; Parque Natural; Reserva Natural; Paisagem Protegida; Monumento Natural; Áreas Protegidas Privadas.” para  “Parque Nacional; Parque Natural; Reserva Natural; Paisagem Protegida; Monumento Natural; Áreas Protegidas Privadas Áreas protegidas locais”</p>	<p>Acrescentou-se “Áreas Protegidas Locais”.</p>
	<p>PT4 – Anexo II Alterar texto:  “IBAs são áreas classificadas” corrigir para “As IBA não são áreas classificadas. São áreas importantes para a avifauna mas não tem nenhum estatuto de proteção.”</p>	<p>Sublinha-se que IBAs são áreas importantes para a avifauna e não áreas classificadas.</p>
	<p>No que diz respeito aos condicionalismos nos domínios da floresta de montado para as várias opções estratégicas (OE), procedeu-se à análise do constante no documento designado por “PT4 - anexo 3” onde são apresentados os estudos técnicos sobre a afetação do montado. Sublinha-se o facto de que não é correta a designação “floresta de montado”.</p> <p>A designação não aparece nem na legislação nem em nenhuma cartografia de ocupação do solo.</p>	<p>Alterado “Floresta de Montado” para “Florestas de sobreiro” e “SAF de sobreiro</p>
	<p>No PT4 – anexo II é referido que a análise sobre a floresta de sobreiro e sistemas agroflorestais de sobreiro e sobreiro com azinheira foi realizada pela sobreposição dos limites oficiais, disponibilizados pela Direção-Geral do Território (DGT), a três níveis: (i) Polígono de Implantação; (ii) Faixa de três quilómetros; (iii) Acessibilidades, no PT 4 - anexo 3 a análise apenas incidiu sobre os polígonos de implantação, conforme referido.</p>	<p>Os polígonos de implantação do CTA (3 371 ha) e VNO (3 260 ha) são cerca de 3x maiores que o polígono de implantação do STR (1 361 ha), sendo assim justificada a discrepância de áreas de estudo.</p>



Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>No entanto, não fica claro porque existe uma tão grande discrepância de áreas, entre a OE 5 – STR e as outras duas (OE 3 - CTA e OE 7 – VNO). Será que a área afetada é muito menor do que a “área de estudo” nas OE 3 e OE 7?</p>	
	<p>A informação apresentada relativamente à existência de sobreiros/azinheiras é genérica face ao objetivo pretendido, é feito um enquadramento com base na COS 2018, aliás tal como é referido “...que começam por enquadrar o conhecimento científico atual e por identificar as componentes ambientais fundamentais que devem ser tidas em conta na ponderação de opções estratégicas futuras”.</p> <p>Acresce ainda referir que a base da metodologia assenta em premissas que não são corretas.</p> <p>Esta caracterização bem como as amostragens efetuadas deveriam ter verificação no campo, e não apenas por fotointerpretação (poderá haver outras áreas com sobreiro que não estão referenciadas na COS), inclusivamente haver outras ocupações em que haja sobreiros em subcoberto e que não estão a ser acautelados. As parcelas de amostragem deveriam ter uma distribuição mais abrangente na área de estudo. De facto, a utilização do COS2018 não é correta para estimar as áreas de ocupação com sobreiro pois existem na área escolhida áreas de povoamentos de pinheiro manso que são também povoamentos de sobreiro.</p>	<p>Concorda-se com o comentário. A avaliação do estado fitossanitário e do vigor dos exemplares de sobreiros pode ser recomendada para o nível de avaliação de projeto.</p>
	<p>Para algumas OE, existem fontes de informação adicionais, mais detalhadas (nomeadamente Planos de Gestão Florestal ou Inventários Florestal)</p>	<p>O objetivo concreto da AAE é o de proceder à avaliação das diferentes Opções Estratégicas, comparando-as. As fontes de informação devem permitir essa comparação, englobando todas as OEs.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Não foi disponibilizada informação sobre a afetação de sobreiros/povoamentos nas acessibilidades</p>	<p>A afetação da Floresta de sobreiro e SAF de sobreiro, nas acessibilidades é apresentada, em hectares, no quadro 23 e 24, páginas 65 e 66 do Anexo II do PT4.</p>
	<p>Do conhecimento existente no ICNF, os valores reais de densidades de sobreiros, e consequentemente, de impactos, são muito superiores aos indicados, cerca de 5 vezes mais, em especial nas OE 3 e OE 7.</p>	<p>Deve ser solicitada à entidade a informação sobre os valores reais das densidades de sobreiros.</p>
	<p>Relativamente ao anexo 2 Estudos Técnicos sobre os Condicionamentos Domínios da Paisagem, Biodiversidade e Património, relativamente aos condicionamentos nos domínios da biodiversidade, áreas naturais e avifauna, sublinha-se que não é ponderado a ocorrência de valores naturais em áreas exteriores a áreas classificadas, nomeadamente a avifauna.</p> <p>Em concordância com o referido ao nível do RA, identifica-se a ocorrência de Águia de Bonelli em áreas envolventes às OE previstas, que inclui áreas vitais de nidificação, áreas de alimentação e áreas de dispersão de imaturos desta espécie.</p> <p>A ponderação incide, essencialmente, em termos de sobreposição com áreas classificadas e áreas de sobreiro (conf. COS 2018), não considerando a informação sobre os valores naturais (habitats e espécies) com ocorrência direta nos polígonos de implantação e faixas de 3km, bem como em áreas envolventes próximas.</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão. A avaliação de ocorrência de valores naturais (habitats e espécies) em áreas exteriores às áreas classificadas deve remetida para o nível de avaliação de projeto.</p>
	<p>Anexo 2: Importa considerar também as “áreas de continuidade”, conforme art.º 5.º do RJCNB e n.º 2.4 da Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e Biodiversidade 2030. Estas áreas de continuidade e conectividade permitem estabelecer ou salvaguardar “...a ligação e o intercâmbio genético de populações de espécies selvagens entre as diferentes áreas nucleares de conservação...”<sup>20</sup> e contribuir “...para uma adequada proteção dos</p>	<p>Os indicadores foram estipulados no Relatório da Fase II - Fatores Críticos de Decisão. A avaliação das áreas de continuidade deve ser remetida para o nível de avaliação de projeto.</p>

Autor	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>recursos naturais e para a promoção da continuidade espacial, da coerência ecológica das áreas classificadas e da conectividade das componentes da biodiversidade em todo o território, bem como para uma adequada integração e desenvolvimento das atividades humanas, nos termos dos respectivos regimes jurídicos.”</p> <p>Nesta perspectiva sublinha-se a importância em avaliar se as opções não colocam em causa as funções da Rede Fundamental da Conservação da Natureza.</p>	
	<p>Anexo 2: A abordagem às Florestas de Sobreiro deve garantir coerência com o anexo 3, na sequência deste acolher as questões acima levantadas</p>	<p>Concorda-se que deve ser mantida coerência entre documentos.</p>

## AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

### **Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa**

- PARECER SOBRE O RELATÓRIO AMBIENTAL -

#### **I. ENQUADRAMENTO**

No âmbito da avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e ao abrigo do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na sua redação atual, a Comissão Técnica Independente – Aeroporto remeteu a esta Agência o Relatório Ambiental (RA) preliminar e o respetivo Resumo Não Técnico (RNT), solicitando pronúncia sobre os referidos documentos.

O RA preliminar em análise enquadra-se no processo de AAE e sucede ao Relatório dos Fatores Críticos para a Decisão (RFCD), anteriormente analisado, apresentando os resultados finais da análise e avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa. De referir que esta Agência já se pronunciou relativamente ao RFCD através do ofício com a ref.<sup>a</sup> S048675-202308-DAIA.DAP, de 02/08/2023.

Assim, tendo presentes as responsabilidades ambientais específicas da APA e a natureza dos documentos em apreciação, emite-se o seguinte parecer no que respeita, designadamente, à metodologia utilizada, ao ruído, aos recursos hídricos, às alterações climáticas e às matérias relacionadas com a prevenção de acidentes graves.

#### **II. ANÁLISE DO RELATÓRIO AMBIENTAL**

##### **II.1 ASPETOS GERAIS**

Da análise efetuada ao Relatório Ambiental (RA) preliminar disponibilizado, de dezembro de 2023, consideram-se oportunos os seguintes comentários.

Em termos gerais e metodológicos, o RA encontra-se bem identificado, apresentando a equipa técnica bem pormenorizada por área temática. O documento apresenta uma boa descrição do procedimento de AAE, do seu objetivo e da metodologia adotada.

Apresenta uma metodologia adequada ao cumprimento das exigências legais e vai ao encontro das boas práticas existentes em matéria de avaliação ambiental, cumprindo assim o objetivo desta fase do procedimento de AAE.

O RA preliminar encontra-se bem estruturado, focado no objetivo prospetivo de antever e ponderar as soluções numa perspetiva de um futuro a médio/ longo prazo e com vista a suportar uma decisão. O trabalho desenvolvido contempla e explora os temas fundamentais a ter em consideração num juízo desta dimensão e complexidade em que se cruzam múltiplas variáveis e interesses.

Relativamente aos aspetos apontados pela APA sobre o RFCD, verifica-se que os mesmos foram na generalidade considerados, subsistindo no entanto alguns aspetos que não foram considerados. O RA não apresenta um quadro com a sistematização das pronúncias das diversas entidades consultadas na fase de definição do âmbito e indicação da forma como

os contributos foram integrados no RA. Julga-se que o RA deveria apresentar em anexo uma tabela de ponderação com os contributos recebidos pelas entidades consultadas na fase anterior e justificação dos contributos eventualmente não acolhidos, aspeto que ainda pode vir a ser incluído no RA final.

Verifica-se que apresenta um anexo 5 que não se encontra referenciado no índice, aspeto a completar. Esse anexo 5, na página 243 do PDF refere um anexo 4, o que causa alguma confusão – aspeto a alterar.

Para além disso, considerando as incoerências detetadas nas designações das Opções estratégicas (OE) julga-se relevante uma revisão geral do RA no que diz respeito a esta temática. A título de exemplo indicam-se a página 182 do RA e a página 339, no Anexo 5, no 4º e 6º parágrafos.

No que respeita ao Quadro de Referência Estratégico (QRE) encontram-se identificados no Quadro 5, os principais documentos estratégicos, programas e planos em matéria de ambiente e sustentabilidade. Neste contexto, reforça-se a utilidade de fazer referência aos diplomas legais que aprovam os instrumentos apresentados, no sentido de garantir que é usada a legislação em vigor.

Não obstante os documentos identificados no QRE, e conforme exposto na apreciação do Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD), reitera-se a necessidade do QRE contemplar outros instrumentos, tais como:

- Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas 2020 (ENAAAC 2020), aprovada pela RCM n.º 56/2015, de 30 de julho e prorrogada até 31 de dezembro de 2025 pela RCM n.º 53/2020, de 10 julho. Esta estratégia estabelece objetivos e o modelo para a implementação de soluções para a adaptação de diferentes sectores – nomeadamente dos transportes e mobilidade - aos efeitos das alterações climáticas. É de referir que este documento é mencionado ao nível das diretrizes/recomendações.
- Estratégia Nacional para o Hidrogénio (EN-H2).

Atento ao assunto em avaliação no âmbito desta AAE, a análise das opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa deve articular-se com as Estratégias e/ou Planos Municipais de Adaptação às Alterações Climáticas, Planos Intermunicipais (e Metropolitanos) de Adaptação às Alterações Climáticas, e Planos Regionais ou Municipais de Ação Climática disponíveis, ponderando a forma como o projeto a desenvolver atenua ou intensifica os efeitos das alterações climáticas sobre os territórios abrangidos.

Dá-se ainda nota que, o desenvolvimento das opções estratégicas em apreço deverá acompanhar as linhas de ação dos planos e programas de âmbito nacional, como é o caso do RNC2050 e do PNEC 2030, na vertente de mitigação, e da ENAAAC e P-3AC, na vertente de adaptação, acompanhando a sua evolução durante o respetivo período de vigência.

Relativamente ao Quadro de Avaliação Estratégica (QAE), Quadro 9, onde são apresentados os objetivos, os critérios de avaliação e os indicadores por FCD, considera-se importante que todos os indicadores propostos apresentem as respetivas unidades de medida e fonte de informação.

Por fim, salienta-se a particular relevância da proposta apresentada para implementação de um plano diretor para OE que vier a ser adotada, salientando-se a pertinência de que este plano venha a integrar/considerar as questões identificadas no capítulo 7 - Programa de seguimento – diretrizes, orientações e recomendações. Especificamente no subcapítulo 7.3. Diretrizes e indicadores de monitorização devem ser integrados valores base e metas a atingir.

## II.2 RECURSOS HÍDRICOS

Destaca-se a relevância do FCD3 Saúde Humana e Viabilidade Ambiental para a presente análise pelo facto de integrar componentes relacionadas com os Recursos Hídricos, incluindo os efeitos nos recursos naturais e a identificação dos riscos relativos a cheias, inundações e galgamento costeiro. Interessa sobretudo considerar neste contexto os critérios Biodiversidade, Recursos naturais e Riscos.

O FCD 2 Acessibilidade e Território deve merecer igual preocupação face aos previsíveis efeitos que a construção da infraestrutura e das acessibilidades e construções associadas acarretam em termos de consumos e necessidades de água, impermeabilização do solo, interferência com linhas de água e a rede natural de drenagem, interferência e ocupação de áreas inundáveis com possibilidade de agravamento do risco de cheias e inundações.

Tendo a construção e desenvolvimento de uma infraestrutura aeroportuária de ser sustentável e de atender às metas previstas atingir, a avaliação das oito opções estratégicas foi feita por FCD em termos de ODS tendo para o efeito sido definidos critérios e indicadores que, nem sempre mensuráveis, podem não responder aos critérios enunciados. Questionando-se os critérios que foram considerados, conforme adiante é explicitado, implica que não se possam validar os seguintes indicadores propostos para os recursos hídricos superficiais e subterrâneos:

- Sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos
- Tipo de aquífero (livre, semi-confinado, confinado)
- Consumo de água vs balanço hídrico na sub-bacia

Sendo o objetivo da avaliação, extenso e complexo, julga-se que teria sido mais adequado restringir o número de critérios e, consequentemente, de indicadores.

Assim, quanto aos critérios de avaliação do FCD3, recomenda-se:

- Critério "Biodiversidade" – apesar de se encontrarem identificadas as áreas classificadas e outras áreas sensíveis, considera-se de incluir no critério uma referência à Estrutura Ecológica Regional – tal como identificada no PROF LVT, PROF Alentejo, PROT OVT e PROT Alentejo - de forma a avaliar o impacto nessa estrutura e a identificar se se encontra garantida a continuidade dos processos ecológicos, nomeadamente dos processos associados ao ciclo hidrológico. Recomenda-se, neste contexto, adicionar o indicador "Sobreposição com Estrutura Ecológica Regional" (% ha).
- Critério "Recursos Naturais" – recomenda-se adicionar o indicador "Sobreposição com perímetros de proteção de captações de água para abastecimento público" (n.º; ha). O indicador "Consumo de água vs balanço hídrico na sub-bacia" carece de explicitação quanto ao alcance e efeitos que pretende avaliar uma vez que as origens de água utilizadas podem não ser da sub-bacia que vai ser interferida. Recomenda-se a sua substituição por "Índice de Escassez das massas de água subterrâneas e superficiais interferidas" (WEI+).
- Dada a previsível ocorrência de efluentes (águas residuais domésticas, efluentes resultantes da derrames e escorrências/águas pluviais), e de forma a dar cumprimento ao objetivo definido para o FCD3 - de avaliar os riscos de contaminação das águas subterrâneas e superficiais - considera-se ainda de adicionar o indicador "Estado/potencial das massas de água superficiais e subterrâneas" (% das massas de água superficial e % das massas de água subterrâneas em Bom Estado/potencial) de forma a abranger a avaliação do estado ecológico e químico das massas de água de superfície e o estado quantitativo e químico das massas de água subterrâneas.

Nas tendências críticas que foram identificadas para o FCD 3 está omissa o aumento da área urbanizada e, conseqüentemente, da área impermeabilizada, com implicações no escoamento superficial e no risco de cheias e inundações. No que se refere ao crescimento do número de captações de água "... e com elas a necessidade de definição de novos perímetros aquando da construção de novas captações" esclarece-se que os perímetros de proteção estão apenas associados a captações para abastecimento público, captações essas que não têm aumentado significativamente para serem consideradas uma tendência, uma vez que grande parte da área em estudo possui rede de abastecimento de água cuja origem é superficial e não se situa na área em estudo.

Ainda quanto ao FCD3, no capítulo 6.3, ao nível das "Tendências críticas" recomenda-se que seja identificada a proximidade, presença, ou afetação de áreas relevantes para a sustentabilidade do ciclo hidrológico nomeadamente Área Estratégicas de infiltração e de proteção e recarga de aquíferos (AEPRA) e cursos de água. Tal como já referido, recomenda-se ainda que seja identificada a Estrutura Ecológica Regional.

Nos Pontos fracos que foram identificados para o FCD 3 consideraram:

- Interseção de linhas de águas nos polígonos de implantação (CTA, STR e VNO), à escala considerada (SNIAmb);
- Áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (AEPRA) nas localizações;
- Sobreposição aos perímetros de proteção para captações de água subterrânea para abastecimento público (MTJ, STR e VNO);
- Território exposto a um leque amplo de perigos naturais, tecnológicos e ambientais, alguns com elevada magnitude e grande potencial destruidor (e.g., sismos, cheias rápidas).

Nas águas superficiais é referido que dividiriam a Bacia do Tejo – Sado "em unidades de análise mais homogêneas, correspondendo a diferentes sub-bacias hidrográficas, das quais a do rio Sorraia e a do rio Zêzere são a mais importante da margem esquerda e margem direita do rio Tejo, respetivamente".

A área em estudo localiza-se predominantemente na bacia hidrográfica do rio Tejo (na Região Hidrográfica nº 5 – RH5) e as opções estratégicas que incluem Vendas Novas, incluem-se na bacia hidrográfica do rio Sado (na Região Hidrográfica nº 6 – RH6), não existindo uma bacia hidrográfica designada de Tejo-Sado. Não são identificadas as sub-bacias passíveis de afetação direta e/ou indireta, não sendo perceptível a referência à sub-bacia do rio Zêzere dada a mesma não se localizar na área em estudo.

Um aeroporto pode constituir uma **pressão hidromorfológica** pela movimentação de terras, alteração geomorfológica e impermeabilização do solo, uma **pressão quantitativa** pelos volumes de água requeridos, redução da capacidade de infiltração e de recarga das massas de água subterrâneas, uma **pressão qualitativa** por descarga de efluentes e de águas pluviais contaminadas e um **risco** de contaminação, caso ocorra um acidente e /ou derrame de substâncias perigosas / combustíveis que afetem as massas de água superficiais (rios e águas de transição) e subterrâneas.

Para a caracterização das águas superficiais consideraram dois indicadores: i) o número de linhas de água potencialmente afetadas e que poderão ter que vir a ser desviadas aquando da construção das infraestruturas aeroportuárias; e ii) o Índice de escassez hídrica (WEI+) definido como a razão entre o volume total de água captado e as disponibilidades hídricas renováveis. Estes indicadores não permitem avaliar os possíveis efeitos nas águas superficiais das localizações em estudo para a infraestrutura aeroportuária e respetivos acessos e acessibilidades.

Avaliando o Índice de escassez hídrica (WEI+) nos PGRH, as disponibilidades versus captações (varia entre 0 e 100%) à escala das sub-bacias, questiona-se a sua relevância e



interesse para a AAE tanto mais que não pode ser aplicado para o AHD uma vez que o meio está impermeabilizado (área urbana) e os volumes consumidos não são assegurados pelas disponibilidades da sub-bacia

Segundo o Anexo 1 do PTE4 as sub-bacias com consumo dos seus recursos de água renováveis inferiores a 10% encontram-se numa situação sem escassez enquanto as sub-bacias que consomem mais de 40% dos seus recursos renováveis encontram-se em situação de escassez severa. Esclarecesse que segundo o PGRH da RH5 a escassez severa está associada a valores de WEI+ entre 50 e 70%, conforme se pode verificar na tabela seguinte:

WEI+ inferior a 10% - Sem escassez
WEI+ entre 10% e 20% - Escassez baixa
WEI+ entre 20% e 30% - Escassez moderada
WEI+ entre 30% e 50% - Escassez elevada
WEI+ entre 50% e 70% - Escassez severa
WEI+ superior a 70% - Escassez extrema

O WEI+ nos PGRH foi determinado por sub-bacia, tendo-se para o efeito somado as variáveis de entrada (disponibilidades e volumes captados). De acordo com o quadro 2.7 do Anexo I do PT4 as % do Wei+ foram determinadas para os polígonos de cada localização e correspondem a uma média ponderada dos resultados à escala de sub-bacia hidrográfica. Sendo um WEI+ de uma sub-bacia muito diferente dos WEI+ desagregados dessa bacia, por exemplo, por massa de água questiona-se a determinação de médias, tanto mais que se desconhece que sub-bacias foram consideradas e como foi feita a sua relação com os polígonos, pelo que não será possível validar os resultados apresentados.

No que se refere às "Áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos" que são referidas, estas dizem respeito às zonas de máxima infiltração estabelecidas no âmbito do regime da Reserva Ecológica Nacional (REN). A metodologia usada para a delimitação das Áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos no âmbito da REN atende aos critérios definidos numa Recomendação Técnica da DGOT daí que não se possa afirmar como conta no Anexo I do PT4 que "...Na região hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste foi utilizado o Índice de Recarga Efetiva (IRef), cuja aplicação se encontra prevista nos Planos de Gestão de Região Hidrográfica do Tejo e das Ribeiras do Oeste ..." (pág. 48). No PGRH da RH3 na Parte 2A, no ponto 1.2.7. relativo às Zonas de infiltração máxima, é referido que "A delimitação das zonas de infiltração máxima será realizada no âmbito da medida regional "Restringir e condicionar o uso e a ocupação do solo nas Zonas de Infiltração Máxima (ZIM)".

Assim sendo deve ser tido em conta que as áreas estabelecidas no âmbito da REN podem ser diferentes das ZIM, uma vez que os objetivos definidos para REN não atendem devidamente às zonas preferenciais de recarga dado serem estabelecidas a nível dos concelhos e não condicionarem, nem protegerem, conforme requerido, as massas de água subterrâneas.

Embora seja feita a sobreposição dos polígonos com os perímetros de proteção, deviam também ter sido identificadas as respetivas captações e população servida pelas mesmas.

No que se aos riscos, foram consideradas as cheias e inundações, inundações fluviais e a inundação estuarina associada à subida do nível do mar. Embora seja referido que foram consideradas, entre outras, as zonas inundáveis definidas nos Planos de Gestão do Risco das Inundações, disponibilizadas pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), estas não foram identificadas (Arpsi) e, na escala apresentada, não é possível validar os limites e cotas consideradas.



O estudo analisa como ameaças o risco de cheias rápidas e de inundação estuarina que podem ser agravadas pelas alterações climáticas e a subida do nível do mar. Esta análise centra-se nos riscos para a infraestrutura e esquece qual é o contributo da infraestrutura e respetivos acesso para os riscos nas áreas circundantes. Esta análise é patente na diretriz proposta de sobrelevar a cota da infraestrutura aeroportuária e/ou implementar infraestruturas de defesa face à Vulnerabilidade territorial ao perigo de inundação por subida do nível do mar, prejudicando o ODS 13, a Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas ou os objetivos do Quadro de Sendai (OE1, OE2)

As opções que consideram a localização do Montijo são preocupantes em termos de riscos dada a sua localização junto ao estuário, em área passível de ser afetada pelo galgamento costeiro e subida do nível médio do mar

Nos Pontos fortes, foram identificados:

- Captações de água para abastecimento público em profundidade, em aquíferos semi-confinados a confinados, e, portanto, com uma reduzida vulnerabilidade à contaminação (com exceção do polígono de implantação do AHD);
- Bom estado quantitativo de todos os sistemas aquíferos nos territórios em análise;
- Existência de recursos de água subterrânea para abastecimento de uma estrutura aeroportuária.

No que se refere à vulnerabilidade de contaminação dos aquíferos que suportam captações de água para abastecimento público em profundidade não é relevante a referência à exceção do AHD porquanto o mesmo se encontra em área urbana e não possui captações para abastecimento público a partir de águas subterrâneas.

No anexo que analisa esta temática não estão devidamente identificados os sistemas e as origens de água usadas para assegurar o abastecimento público de uma região (Lisboa e vale do Tejo) (margem direita e esquerda do rio Tejo), não sendo suficiente para caracterizar esta temática identificar perímetros de proteção de captações para abastecimento público com origem em águas subterrâneas, quando o abastecimento público de água na margem direita do rio Tejo é assegurado pelo sistema da EPAL a partir de águas superficiais, sem que essa informação seja mencionada. Nestes aquíferos existem milhares de captações para diversos usos.

Com base no Plano de Gestão de Região Hidrográfica (PGRH) da Região Hidrográfica do Tejo e Oeste (RH5) 2022-2027 é referido que todos os sistemas aquíferos e massas de água (MA) subterrâneas que existem no território em análise (Bacia do Tejo-Sado / Margem Direita (BTS/Margem Direita), Bacia do Tejo-Sado / Margem Esquerda (BTS/Margem Esquerda) e Aluviões do Tejo) apresentam Bom estado quantitativo, nada sendo referido em relação ao estado global classificado como medíocre.

De acordo o mesmo plano (PGRH RH5, Parte 2A, pág. 165), dez destas MA subterrâneas encontram-se em risco de não atingir os objetivos ambientais, informação relevante e que o relatório ambiental não considera apesar de estarem nesta situação as massas de água subterrânea da área em estudo (Bacia do Tejo-Sado / Margem Direita, Bacia do Tejo-Sado / Margem Esquerda e Aluviões do Tejo), uma vez que o volume extraído pelas captações existentes está próximo dos recursos hídricos subterrâneos disponíveis. No caso específico da MA Bacia do Tejo-Sado / Margem Esquerda esta tem estado em situação crítica no âmbito da seca, uma vez que os níveis da água encontram-se inferiores ao percentil 20 já há bastante tempo e, não obstante alguns eventos pluviosos, o sistema não tem conseguido recuperar.

Um aeroporto e subsequentes construções e cidades satélites (conjunto designado de estrutura aeroportuária), exigindo grandes volumes de água, constitui uma pressão significativa para o estado quantitativo das massas de água subterrâneas caso estas sejam

selecionadas como origem de água. Não tendo sido considerada a informação constante no PGRH de que as massas de água subterrâneas na região se encontram em risco de não atingir os objetivos ambientais, não é possível validar o ponto forte que foi identificado de existirem recursos de água subterrânea para abastecimento de uma estrutura aeroportuária.

Quanto à afirmação: “Existência de recursos de água subterrânea para abastecimento de uma infraestrutura aeroportuária” - não tendo sido identificadas e quantificadas as disponibilidades hídricas atuais e futuras nem caracterizados os consumos de água para conhecer as necessidades desta infraestrutura e diversos sectores associados, nem identificado o índice de escassez WEI+ considera-se de retirar ou reformular esta frase.

Ao nível das ameaças recomenda-se que sejam identificados todos os riscos e vulnerabilidades territoriais identificados para os territórios em causa e não apenas o risco de cheias rápidas e de inundação estuarina. Deverá considerar-se ainda o risco de poluição (nomeadamente da água e solo).

O Quadro 26 identifica por OE, as oportunidades e riscos identificados no âmbito do FCD3. Essa análise evidencia um forte constrangimento (quase ausência de oportunidades) para os critérios biodiversidade, recursos naturais e riscos.

Concorda-se com as diretrizes/recomendações apresentadas, destacando-se apenas a necessidade de se identificar, tal como referido anteriormente, a eventual sobreposição com a Estrutura Ecológica Regional.

No Quadro 28 – Programa de seguimento - Para as diretrizes/recomendações “Monitorizar a quantidade (nível de água subterrânea) e qualidade de águas superficiais e subterrâneas” recomenda-se a substituição do indicador “Nível de água subterrânea e qualidade físico-química da água, em conformidade com a lei” por “Estado/potencial das massas de água superficiais e subterrâneas” (% das massas de água superficial e % das massas de água subterrâneas em Bom Estado/potencial).

Ponto 7.2 – Ao nível das diretrizes de governança e para entidade “ANA” considera-se de referir a necessidade de “Assegurar a adoção de práticas de gestão ambiental na construção e operação da infraestrutura.”

Quanto ao Anexo 5, Capítulo 3.10 referente aos recursos hídricos superficiais – A análise efetuada considerou apenas a interceção dos polígonos de implantação do aeroporto com as linhas de água justificando que (...) só aqui terão as linhas de água que ser desviadas ou condicionadas”). Considera-se, no entanto, que teria sido relevante considerar também as interferências com os novos acessos - rodoviários e/ou ferroviários – dado que se considera que a sua implantação poderá ocasionar igualmente esse tipo de interferência com as linhas de água.

De acordo com a síntese efetuada no relatório ambiental em termos de ambiente/recursos naturais:

- as soluções únicas (OE7 seguida de OE3) são mais favoráveis do que as soluções duais (OE8 seguida de OE6), uma vez que evitam a duplicação de efeitos negativos;
- não existe nenhuma solução que não tenha efeitos negativos significativos, ou seja, que possa ser considerada uma boa solução, no entanto há soluções que são mais favoráveis para determinados fatores ambientais embora tenham efeitos negativos nos recursos hídricos e no montado;
- Piores soluções são as OE1 e OE2.

Para os recursos hídricos a localização do AHD não acarreta impactes negativos significativos pela que a alternativa zero seria a mais favorável, seguida das opções em que

esta localização se mantem em modo dual, com exceção das opções que integram o Montijo que são muito desfavoráveis face ao risco.

Tendo-se contestado a caracterização e os critérios considerados para a avaliação dos efeitos nas águas subterrâneas e a comparação das soluções de localização, considera-se que os efeitos da OE3 foram subavaliados.

Face ao exposto, em termos de hidrogeologia a localização CTAlcochete é a mais preocupante, não obstante o documento ser completamente omissivo pois a avaliação realizada não está devidamente equacionada. Localizando-se o CTAlcochete na MA BST/Margem Esquerda, deve-se ter em conta o seguinte:

- estado quantitativo da MA é BOM mas EM RISCO, uma vez que o volume de água extraído não pode ultrapassar os recursos hídricos subterrâneos disponíveis, pelo que terão de começar a ser implementadas medidas a nível do licenciamento, nomeadamente, a não autorização de novas captações, nem o aumento de volume das já existentes.
- MA está em situação crítica em termos de seca;
- MA assegura o abastecimento de uma população de cerca de um milhão e quinhentos mil habitantes, bem como os abastecimentos industrial e agrícola;
- a intervenção nesta MA vai conduzir a uma vasta área impermeabilizada, que irá, certamente, ter implicações num decréscimo da recarga e, conseqüentemente diminuição na disponibilidade hídrica subterrânea

### II.3 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

A realização da AAE das opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa reveste-se de grande importância para a integração dos aspetos relacionados com as alterações climáticas no processo de decisão.

Face ao exposto, constata-se que o Relatório Ambiental Preliminar aborda, na sua generalidade, aspetos importantes em matéria de alterações climáticas, não só do ponto de vista de enquadramento estratégico do processo de decisão em causa, como também nas recomendações propostas para a decisão.

#### ➤ **Aspetos Relacionados com a Mitigação das Alterações Climáticas:**

A neutralidade climática em 2050 assenta na promoção da descarbonização da economia e da transição energética, de modo a assegurar uma trajetória sustentável de redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) nos mais diversos setores de atividade, atentando não só à vertente emissora de carbono, mas também à de sumidouro. Isto é, a mitigação das alterações climáticas concretiza-se não só pela componente de redução de emissões de GEE, mas também, pela gestão e promoção da capacidade de armazenamento e sumidouro de carbono nos mais diversos tipos de ecossistemas, revestindo-se de elevada importância para a vertente de mitigação das alterações climáticas.

O RA preliminar em apreço apresenta, no que concerne à Política Climática Nacional e em matéria de mitigação, a referência ao Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC2050) aprovado pela RCM n.º 107/2019, de 1 de julho, que explora a viabilidade de trajetórias que conduzem à neutralidade carbónica, adotando o compromisso de alcançar a neutralidade carbónica em Portugal até 2050, bem como ao PNEC 2030 que estabelece para 2030 uma meta de redução de emissões de GEE no setor dos transportes de 40%, face a níveis de 2005, definindo ainda uma série de políticas e medidas com vista a atingir as metas estipuladas.

Importa, igualmente, reiterar a importância do QRE ter considerado a Lei de Bases do Clima (LBC), Lei n.º 98/2021, que na sua alínea f, artigo 39.º adota como princípio da Política Energética a “Descarbonização da mobilidade, privilegiando o sistema de mobilidade em transporte coletivo, os modos ativos de transporte, a mobilidade elétrica e outras tecnologias de zero emissões, a par da redução da intensidade carbónica dos transportes marítimos e aéreos”.

Os FCD, enquanto “pontos de alavancagem relevantes e estratégicos para a decisão”, deverão permitir avaliar o grau de alinhamento e compromisso das opções estratégicas em análise com os objetivos e metas nacionais e europeias, identificados nos diversos documentos de planeamento estratégico em matéria de mitigação das alterações climáticas, mais concretamente, avaliar o seu contributo para a descarbonização deste modo de transporte, nas várias fases do projeto implícitas à sua concretização, bem como, o seu alinhamento com a salvaguarda de ecossistemas com relevo no contexto de mitigação das alterações climáticas.

Assim, considera-se que a seleção do FCD1 – Segurança Aeronáutica incorpora alguns aspetos relacionados com a vertente de mitigação das alterações climáticas, uma vez que permite analisar a eficiência inerente a cada uma das opções estratégicas em avaliação, onde se incluem as opções de eficiência energética a adotar.

O FCD2 - Acessibilidade e Território é relevante no âmbito da vertente de mitigação uma vez que permite avaliar a articulação das opções estratégicas em análise com outros modos de transporte, nomeadamente o ferroviário, o que se considera determinante para o alinhamento das opções estratégicas em causa com o cumprimento das metas nacionais nesta matéria.

Por sua vez, o FCD3 - Saúde Humana e Viabilidade Ambiental, é igualmente relevante no âmbito da vertente de mitigação das alterações climáticas, atendendo à avaliação da viabilidade ambiental das opções estratégicas em relação à diversidade ecológica e impacto em matéria de sequestro de carbono motivada pela perda de biomassa que resultará de potenciais ações de desflorestação inerentes a cada uma das opções consideradas.

A avaliação das opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa baseou-se, assim, no Quadro de Avaliação Estratégica estabelecido através de um conjunto de indicadores definidos para cada FCD.

Nesse sentido, no âmbito do FCD1 – Segurança Aeronáutica foram criados três critérios de avaliação, entre os quais se releva, pela importância para o descritor Alterações Climáticas, o critério Novas Tecnologias ao nível da Energia, tendo sido apresentados vários indicadores para este critério, como é o caso do indicador Energias alternativas possíveis de implementar.

Não obstante, e conforme exposto anteriormente em sede de apreciação do RFCD, considera-se relevante a seleção de indicadores adicionais no âmbito do critério Novas Tecnologias ao nível da Energia que permitam:

- Quantificar o investimento previsto em tecnologias que contribuam para uma maior eficiência energética e descarbonização do setor (€);
- Quantificar a incorporação de energias alternativas na operação (%);
- Quantificar o impacto das várias opções tecnológicas que contribuam para reduzir a intensidade carbónica do setor, por via da estimativa do balanço de emissões de GEE (tCO<sub>2</sub>eq).

No âmbito do FCD 2 - Acessibilidade e Território, verifica-se que foi criado um critério dedicado à Pegada Carbónica, e respetivo indicador, neste caso a “Média anual ponderada, por modo de transporte, das emissões totais de CO<sub>2</sub> associadas às deslocações dos passageiros de e para o aeroporto”, o que se considera relevante.

No que diz respeito ao FCD 3 - Saúde Humana e Viabilidade Ambiental, foram criados quatro critérios de avaliação, dos quais se destaca o critério Biodiversidade e o critério Recursos Naturais, tendo sido definido um conjunto de indicadores para estes critérios, destacando-se os seguintes com maior relevo na vertente de mitigação:

- Áreas naturais classificadas afetadas (ha);
- Área de floresta de sobreiro afetada (ha);
- Estado de vitalidade dos povoamentos de sobreiro (%);
- Sobreposição com zonas de recarga dos aquíferos e de áreas de máxima infiltração;
- Área de solo agrícola afetada (SAU).

No âmbito deste critério, e conforme exposto anteriormente em sede de apreciação do RFCD, importa, igualmente, acautelar a mensurabilidade das emissões de CO<sub>2</sub> associadas à perda de biomassa resultante da afetação de áreas florestais pela construção das infraestruturas inerentes às várias opções de projeto, aspeto determinante na vertente mitigação às alterações climáticas na medida em que concorre para o balanço de emissões de GEE local e nacional. Neste sentido, considera-se relevante a seleção de indicadores adicionais que avaliem a afetação de todas as tipologias de áreas florestais (ha), e não apenas as áreas de floresta de sobreiro, e consequentes emissões (tCO<sub>2</sub>) associadas à desflorestação decorrente dessa mesma afetação, como resultado da construção das infraestruturas inerentes a cada uma das opções estratégicas consideradas.

No que se refere ao FCD 4 - Conectividade e Desenvolvimento Económico, o qual pretende avaliar, entre outros aspetos, os custos e benefícios económicos e ambientais das várias opções estratégicas, importa relevar o facto de ter sido criado o indicador Pegada carbónica no âmbito do critério dedicado à Capacidade de Expansão Aeroportuária.

Conforme exposto anteriormente em sede de apreciação do RFCD, e não obstante terem sido apresentados indicadores, no âmbito dos vários FCD, que permitem incorporar as emissões de GEE inerentes às várias dimensões das opções estratégicas em análise, reitera-se a importância dos mesmos integrarem um balanço de emissões de GEE global, associado a cada opção estratégica, que deve ser ponderado no processo de análise e decisão.

Para a determinação das emissões de GEE devem ser utilizados, sempre que possível, os fatores de cálculo (e.g. Fator de Emissão e Poder Calorífico Inferior) e as metodologias de cálculo constantes do Relatório Nacional de Inventários (NIR - *National Inventory Report*), relatório que pode ser encontrado no Portal da APA. No que diz respeito especificamente ao Fator de Emissão de GEE (em t CO<sub>2</sub>eq/MWh de eletricidade produzida) relativo à eletricidade produzida em Portugal, devem ser tidos em consideração os valores constantes do documento disponibilizado em:

[https://www.apambiente.pt/sites/default/files/Clima/Inventarios/20230427/FE\\_GEE\\_Eletricidade2023rev3.pdf](https://www.apambiente.pt/sites/default/files/Clima/Inventarios/20230427/FE_GEE_Eletricidade2023rev3.pdf)

As emissões associadas à afetação de zonas húmidas e ecossistemas hídricos deverão ser calculadas usando as metodologias do IPCC 2013 *Wetlands Supplement*, em particular as do capítulo 4 *Coastal Wetlands*:

[https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/wetlands/pdf/Wetlands\\_separate\\_files/WS\\_Chp4\\_Coastal\\_Wetlands.pdf](https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/wetlands/pdf/Wetlands_separate_files/WS_Chp4_Coastal_Wetlands.pdf)

Caso seja selecionada uma metodologia de cálculo diferente daquelas acima previstas deve ser apresentada a devida justificação dessa opção.

De destacar que, as linhas de atuação identificadas no PNEC 2030 devem ser consideradas como referencial para efeitos de implementação de eventuais medidas de minimização dos



impactos em termos de emissões de GEE, a ter em conta em função da tipologia dos projetos a desenvolver.

### ➤ **Aspetos Relacionados com a Adaptação às Alterações Climáticas:**

Portugal, pela sua localização, é um dos países europeus potencialmente mais afetado pelas alterações climáticas, sendo de realçar a vulnerabilidade ao aumento da temperatura média anual, em especial das máximas, em todas as regiões do país, a redução da precipitação durante a primavera, verão e outono, o aumento da frequência e intensidade de ondas de calor e o aumento do número de dias com risco de incêndio e por outro lado, o aumento do número de dias em que ocorrem fenómenos extremos de precipitação e vento forte.

O RA preliminar reconhece a importância dos efeitos das alterações climáticas serem considerados na avaliação das opções estratégicas para a expansão da capacidade aeroportuária em causa. Este entendimento traduz-se não só no âmbito do Quadro Problema definido, como na seleção dos FCD e respetivos critérios e indicadores adotados.

No âmbito do FCD1 – Segurança Aeronáutica foram criados três critérios de avaliação, dos quais o critério das Contingências Operacionais, no âmbito da Perigosidade relativa a nevoeiros e dos ventos com direções variáveis releva para a vertente de adaptação. O relatório em causa apresentou vários indicadores para este critério, dos quais se destaca o indicador n.º dias de nevoeiro/ano e n.º dias de vento com direções não predominantes/ano.

No âmbito deste critério, e conforme exposto anteriormente em sede de apreciação do RFCD, considera-se relevante incluir um indicador que permita quantificar o investimento previsto no aumento da resiliência estrutural e funcional das diversas infraestruturas inerentes à implementação do projeto, no âmbito das diversas opções estratégicas.

Conforme exposto anteriormente, o FCD 3 – Saúde Humana e Viabilidade Ambiental, pretende avaliar a viabilidade das opções estratégicas face aos efeitos das projeções climáticas nos territórios em questão. No âmbito deste FCD foram criados quatro critérios de avaliação, dos quais se destaca o critério Recursos Naturais e o critério Riscos, que decorrem da vulnerabilidade ao perigo de inundação e à subida do nível do mar. O relatório em causa apresentou vários indicadores para estes critérios, destacando-se os seguintes com maior relevo para a vertente de adaptação:

- Consumo de água vs balanço hídrico na sub-bacia;
- Ocupação de áreas inundáveis (ha), considerando um período de retorno de 100 anos;
- Área suscetível de afetação pela subida do nível do mar (ha).

Atendendo ao objeto em análise, considera-se que os indicadores previstos devem integrar e refletir as projeções climáticas para todas as variáveis, por forma a salvaguardar que os efeitos das alterações climáticas são devidamente ponderados na decisão. Assim, e à semelhança do apresentado nos Relatórios Técnicos Complementares, nomeadamente no Anexo 4 - Estudos técnicos sobre os condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos, devem ser consideradas as projeções climáticas com influência na ocorrência de eventos extremos, tais como, tempestades de vento e precipitação, vagas de calor e ocorrência de incêndios.

Face ao exposto, salienta-se que as medidas de adaptação identificadas no P-3AC devem ser consideradas como referencial para efeitos de implementação de eventuais medidas de minimização dos impactos das alterações climáticas a ter em conta em função da tipologia dos projetos.

Adicionalmente, importa referir que o Portal do Clima disponibiliza as anomalias de diversas variáveis climáticas (temperatura, precipitação, intensidade do vento, entre outras) face à normal de referência de 1971-2000, para os seguintes períodos 2011-2040, 2041-2070, 2071-2100. Estes resultados são apresentados para Portugal continental com uma resolução aproximada de 11 km para cenários de emissões conducentes a forçamentos radiativos médio (RCP 4.5) e elevado (RCP 8.5). Propõe-se a seleção do período até 2100 para projetos de longo prazo ou o período mais representativo disponível face ao horizonte do projeto, atentos os cenários climáticos.

#### **II.4 RUÍDO E QUALIDADE DO AR**

Concretamente no que respeita ao ruído e qualidade do ar - fatores analisados no âmbito do FCD3 – Saúde Humana e Viabilidade Ambiental, associados sobretudo ao estudo da área temática Ambiente (PT4) -, fatores, pela sua natureza, sempre significativos do ponto de vista dos riscos na medida em que contribuem para a exposição da população a níveis de ruído muito significativos e também a níveis de qualidade do ar inferior, sendo contudo, a exposição a níveis de ruído acima dos valores limite estabelecidos para a proteção da saúde humana um risco muito mais determinante.

O tratamento, várias vezes conjugado, destes dois fatores (ruído e qualidade do ar) merece ser revisto em alguns pontos do relatório na medida em que por vezes a qualidade do ar é colocada ao lado do ruído de forma menos correta. Por exemplo, na página 101 de 338, no quadro 25, quando se refere nos Pontos Fortes “Redução da população exposta à poluição do ar e a níveis de ruído acima dos valores limite de exposição com o ...” devia ser retirada a referência à qualidade do ar pois os estudos efetuados não referem ultrapassagens a valores limites legais. A frase aplica-se apenas ao ruído podendo para a qualidade do ar referir-se “Redução da população exposta a níveis de poluição do ar potencialmente nocivos para a saúde”.

Acresce referir que, no capítulo de “Diretrizes, orientações e recomendações – FCD3” o quadro 27 quando identifica o R: Aumento do tráfego rodoviário e ferroviário...” Deveria ter como Recomendação associada “Adotar medidas de redução de ruído nas novas infraestruturas de transporte rodoviário e ferroviário para prevenir e mitigar a exposição da população a ruído excessivo”.

#### **II.5 PREVENÇÃO DE ACIDENTES GRAVES**

O RA apresentado procede à avaliação de 8 opções estratégicas, melhor identificadas no Quadro 4. O FCD 3 (Saúde Humana e Viabilidade Ambiental), tem previsto 4 critérios de avaliação, de entre os quais se destaca a o critério designado por “riscos”, estando igualmente associado um indicador designado por “Instalações industriais perigosas dentro de buffer de 1,5km”, que se pode associar à prevenção de acidentes graves.

Este tipo de infraestruturas aeroportuárias, têm associado armazenamento de combustíveis, o que motiva o seu enquadramento no âmbito do Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto.

Verifica-se que é proposto como indicador uma distância de 1,5 km em torno da infraestrutura aeroportuária relativamente à envolvente, opção essa que se considera garantir a necessária manutenção de distâncias de segurança adequadas entre os estabelecimentos abrangidos pelo presente decreto-lei e as zonas residenciais, locais de utilização pública, vias de comunicação e, quando aplicável, as zonas ambientalmente sensíveis.

Refira-se que essa distância é superior aos alcances habitualmente obtidos a partir dos cenários envolvendo as substâncias perigosas armazenadas nestas instalações complementares aos aeroportos, pelo que se concorda com o proposto e análise efetuada.

No documento em análise são identificadas tendências críticas sob os FCD, nomeadamente “Elevada concentração de estabelecimentos industriais que manuseiam ou armazenam substâncias perigosas, que estão abrangidos pela Diretiva SEVESO III” e no quadro 27 do RA são apresentadas as diretrizes, orientações e recomendações de seguimento no que respeita ao FCD 3, no entanto não são feitas recomendações de seguimento no que toca ao FCD acima referido, aspeto a completar.

### **III. ANÁLISE DO RESUMO NÃO TÉCNICO**

Relativamente ao Resumo Não Técnico (RNT) apresentado, concorda-se genericamente com o mesmo considerando-se que o documento adota uma linguagem acessível a todo o tipo de público.

O RNT deverá ser revisto em conformidade com as sugestões e recomendações efetuadas sobre o RA preliminar, uma vez que é uma versão resumida deste.

### **IV. FASES SEGUINTE DO PROCEDIMENTO DE AAE**

No que diz respeito à fase subsequente deste procedimento de AAE, importa considerar os seguintes aspetos:

- Deverá ser elaborado o Relatório Ambiental final, que incorpore o resultado das consultas institucional e pública.
- A ponderação dos contributos das entidades deve constar, em tabela própria, com justificação dos contributos eventualmente não considerados.
- Posteriormente, deverá ser elaborada e enviada a esta Agência e às restantes ERAE consultadas a Declaração Ambiental (DA), de acordo com o artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio. De lembrar que a DA a disponibilizar deverá ser datada e assinada.
- O RA final e o respetivo RNT deverão ser enviados às entidades consultadas aquando do envio da Declaração Ambiental e disponibilizados no site da entidade responsável pela elaboração deste estudo.
- Mais se informa que toda a informação relevante sobre a AAE encontra-se sistematizada na página de Internet da APA na seguinte hiperligação:

<https://apambiente.pt/avaliacao-e-gestao-ambiental/avaliacao-ambiental-estrategica>

### **V. ARTICULAÇÃO COM O REGIME DE AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL**

Qualquer que seja a opção estratégica selecionada, na sequência do presente procedimento de AAE, a mesma constituirá enquadramento para a futura aprovação de projeto(s) abrangido(s) pelo regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), definido pelo Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Importa assim garantir a articulação entre estes dois momentos de avaliação ambiental, como patente nos respetivos quadros legais.

Neste sentido, considera-se que o RA final deverá abordar claramente a necessidade desta articulação e desenvolver a relação entre a AAE efetuada e a AIA do(s) futuro(s) projeto(s), abordando as metodologias a adotar para garantir que os resultados da AAE são



considerados e servem de orientação para a definição do(s) referido(s) projeto(s) e da sua avaliação ambiental, dando corpo ao disposto no n.º 2 do artigo 13.º do regime jurídico de AAE.

## **VI. CONCLUSÃO**

O RA em análise deve ser revisto e complementado, tendo em consideração os aspetos identificados no presente parecer e aqueles que já tinham sido sinalizados na apreciação do RFCD.




Entende-se que os suprarreferidos aspetos de melhoria poderão servir para que este processo de avaliação se venha a assumir como um contributo estruturante para os objetivos de mitigação e de adaptação às alterações climáticas, incorporando plenamente o compromisso nacional de neutralidade climática em 2050 e o reforço da resiliência às vulnerabilidades e riscos associados às mesmas.

Esta Agência permanece disponível para qualquer esclarecimento tido por conveniente.

APA, janeiro 2024

Serviços Centrais  
Avenida da República, 16  
1050-191 LISBOA

Exmos Senhores  
Comissão Técnica Independente – Aeroporto  
[cti.aeroporto@inec.pt](mailto:cti.aeroporto@inec.pt)

 [www.icnf.pt](http://www.icnf.pt) | [rubus.icnf.pt](http://rubus.icnf.pt)  
 [gdp.sede@icnf.pt](mailto:gdp.sede@icnf.pt)  
 213507900

<b>vossa referência</b> <i>your reference</i>	<b>nossa referência</b> <i>our reference</i>	<b>nosso processo</b> <i>our process</i>	<b>Data</b> <i>Date</i>
	S-002237/2024	P-041374/2023	2024-01-22
<b>Assunto</b> <i>subject</i>	Resposta à Comissão Técnica Independente sobre o Relatório Ambiental para o novo aeroporto de Lisboa.		

Exma. Senhora, Presidente da Comissão Técnica Independente,  
Professora Doutora Maria do Rosário Partidário

Em resposta à vossa mensagem por correio eletrónico do dia 7 de dezembro de 2023, sobre o assunto em referência, junto se enviam os contributos do ICNF, I.P. sobre Relatório Ambiental da Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa.

### 1. Objeto e Âmbito da Análise

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro, alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2023, de 26 de julho (doravante RCM), determina a análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e a avaliação de opções estratégicas, através da coordenação e realização de uma avaliação ambiental estratégica (AAE), nos termos do RJAAE, e cria a Comissão Técnica Independente (CTI).

A CTI integra um coordenador-geral e seis coordenadores de áreas temáticas que produziram seis Relatórios Técnicos complementares ao Relatório Ambiental que segundo o Sumário Executivo, de dezembro de 2023, apresentam os detalhes de análise, e as fundamentações, que sustentaram a avaliação.

Assim, são apresentados como documentos separados, mas complementares ao Relatório Ambiental, o Resumo Não Técnico, um Sumário Executivo bem como os Relatórios Técnicos complementares à AAE, respeitantes a cada Pacote de Trabalho (PT), e que dão cumprimentos aos termos de referência estabelecidos na RCM. Estes Relatórios Técnicos incluem, em anexo, os Estudos Técnicos coordenados pelos responsáveis temáticos em cada PT.

Ao ICNF, I.P. incumbe, assim, a análise do Relatório Ambiental (RA) face às competências que lhe estão adstritas nos termos do Decreto-Lei n.º 43/2019, de 29 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 46/2021 de 11 de junho, e enquanto entidade com responsabilidades ambientais específicas (ERAE).



Salvaguardando que não foi disponibilizada informação vetorial, incluindo ao nível dos conteúdos constantes nos Relatórios Técnicos Complementares.

## 2. Comentários Gerais

### 2.1. Sujeição a AAE

**2.1.1.** Nos termos da alínea a) do n.º1 do art.º 3.º do RJAAE, encontram-se sujeitos a AAE os *“planos e programas para os sectores da agricultura, floresta, pescas, energia, indústria, transportes, gestão de resíduos, gestão das águas, telecomunicações, turismo, ordenamento urbano e rural ou utilização dos solos e que constituam enquadramento para a futura aprovação de projetos mencionados nos anexos I e II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, na sua atual redação”*, isto é, sujeitos a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA). Sendo que estão sujeitos a um procedimento de AIA os projetos de *“Construção de (...) aeroportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de pelo menos 2100 m”*, de acordo com o anexo I do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na redação vigente.

De igual forma estão sujeitos a AAE todos os *“planos e programas que, não sendo abrangidos pelas alíneas”* a) e b) do n.º 1 do art.º 3.º do RJAAE, *“constituam enquadramento para a futura aprovação de projetos que sejam qualificados como suscetíveis de ter efeitos significativos no ambiente”*, segundo a alínea c) do n.º 1 do art.º 3.º do RJAAE.

A incidência territorial de determinadas localizações a avaliar na AAE implica atender aos eventuais efeitos em Áreas Classificadas<sup>1</sup> (AC) e integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC) nos termos do Regime Jurídico da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 142/2008 de 24 de Julho, na redação em vigor (RJCNB), nomeadamente num sítio da lista nacional de sítios, num sítio de interesse comunitário, numa zona especial de conservação ou numa zona de proteção especial, implica sublinhar o disposto na alínea b) do n.º1 e n.º 9, ambos do art.º 3.º do RJAAE. Determinam as aludidas disposições que os *“planos e programas que, atendendo aos seus eventuais efeitos num sítio da lista nacional de sítios, num sítio de interesse comunitário, numa zona especial de conservação ou numa zona de proteção especial, devam ser sujeitos a uma avaliação de incidências ambientais nos termos do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de Fevereiro”*, sendo que a referida avaliação ambiental compreende as informações necessárias à verificação dos seus efeitos nos objetivos de conservação de um sítio da lista nacional de sítios, de um sítio de interesse comunitário, de uma zona especial de conservação ou de uma zona de proteção especial.

Para além das áreas classificadas nos termos da Rede Natura 2000 acresce atender às áreas delimitadas como Áreas Protegidas (AP) integradas na Rede Nacional de Áreas Protegidas (RNAP), e Áreas Classificadas ao Abrigo de Outros Compromissos Internacionais no Continente (nomeadamente o *Programa Man and Biosphere*, relativas às Reservas da Biosfera; a *Convenção de Ramsar / Zonas Húmidas de Importância Internacional* especialmente como *“Habitat”* de Aves Aquáticas, referentes aos Sítios Ramsar) e as áreas

<sup>1</sup> Conforme art.º 9.º do Regime Jurídico da Conservação da Natureza e da Biodiversidade.



adstritas às IBAs (*Important Bird Areas*), correspondentes a áreas prioritárias para a conservação de aves em perigo.

Atentas as localizações previstas e aprofundadas no Relatório Ambiental, em modelo dual ou único, particulariza-se a sua relação com áreas classificadas:

- Montijo (MTJ): Afigura-se que o Polígono de implantação detém uma incidência direta reduzida na Zona Especial de Conservação (ZEC) do Estuário do Tejo<sup>2</sup> e muito reduzida na Zona de Proteção Especial Estuário do Tejo<sup>3</sup> que coincide com a IBA Estuário do Tejo, embora se verifique uma relação muito significativa com as referidas áreas na faixa de 3km desenhada. De igual forma o MTJ relaciona-se com a Reserva Natural do Estuário do Tejo e o Sítio Ramsar Estuário do Tejo com o n.º 211<sup>4</sup>, alcançando ainda no *buffer* de 25km a Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica e o Parque Natural da Arrábida, a ZEC Fernão Ferro/Lagoa de Albufeira<sup>5</sup> e a ZEC Arrábida/Espichel<sup>6</sup>, a ZPE Lagoa Pequena<sup>7</sup>, que coincide com a IBA Lagoa Pequena, e o Sítio Ramsar Lagoa da Albufeira com o n.º. 825<sup>8</sup>, e a e ainda a IBA Salinas de Alverca e Forte da Casa.
- Campo de Tiro de Alcochete (CTA): A faixa de 3km detém uma incidência direta na Zona Especial de Conservação (ZEC) do Estuário do Tejo e na Zona de Proteção Especial Estuário do Tejo, que coincide com a IBA Estuário do Tejo. Simultaneamente o CTA relaciona-se com a Reserva Natural do Estuário do Tejo e o Sítio Ramsar Estuário do Tejo com o n.º 211, alcançando ainda no *buffer* de 25km a Reserva Natural do Estuário do Sado, a ZEC Estuário do Sado<sup>9</sup> e a ZPE Estuário do Sado<sup>10</sup>, que coincide com a IBA Estuário do Sado, e o Sítio Ramsar Estuário do Sado com o n.º. 826. Na proximidade do limite do *buffer* de 25km localizam-se as Paisagens Protegidas de âmbito local dos açudes do Monte da Barca e da Agolada<sup>11</sup>.

<sup>2</sup> ZEC Estuário do Tejo, classificada nos termos do Decreto Regulamentar n.º 1/2020 de 16 de março, subsequente à determinação do SIC Estuário do Tejo constante na lista nacional de sítios (1ª fase) aprovada ao abrigo da Resolução do Conselho de Ministros n.º 142/97 de 28 de Agosto.

<sup>3</sup> ZPE Estuário do Tejo - Criada ao abrigo do Decreto-Lei n.º 280/94, de 5 de novembro

<sup>4</sup> Área Classificada como zona húmida de importância internacional incluída na Lista da Convenção de Ramsar (Decreto-Lei n.º 101/80, de 9 de Outubro), podendo ser consultado em <https://rsis.ramsar.org/ris/211> e no contexto português em [https://geocatalogo.icnf.pt/catalogo\\_tema1.html](https://geocatalogo.icnf.pt/catalogo_tema1.html)

<sup>5</sup> ZEC Fernão Ferro/Lagoa de Albufeira, classificada nos termos do Decreto Regulamentar n.º 1/2020 de 16 de março, subsequente à determinação do SIC Fernão Ferro/Lagoa de Albufeira constante na lista nacional de sítios (2ª fase), aprovada ao abrigo da Resolução do Conselho de Ministros n.º 76/2000 de 5 de Julho.

<sup>6</sup> ZEC Arrábida/Espichel, classificada nos termos do Decreto Regulamentar n.º 1/2020 de 16 de março, subsequente à determinação do SIC Arrábida/Espichel, constante na lista nacional de sítios (1ª fase) aprovada ao abrigo da Resolução do Conselho de Ministros n.º 142/97 de 28 de Agosto.

<sup>7</sup> Criada ao abrigo do Decreto-Lei n.º 384-B/99 de 23 de setembro.

<sup>8</sup> Área Classificada como zona húmida de importância internacional incluída na Lista da Convenção de Ramsar (Decreto-Lei n.º 101/80, de 9 de Outubro), podendo ser consultado em <https://rsis.ramsar.org/ris/825> e no contexto português em [https://geocatalogo.icnf.pt/catalogo\\_tema1.html](https://geocatalogo.icnf.pt/catalogo_tema1.html)

<sup>9</sup> ZEC Estuário do Sado, classificada nos termos do Decreto Regulamentar n.º 1/2020 de 16 de março, subsequente à determinação do SIC Estuário do Sado, constante na lista nacional de sítios (1ª fase) aprovada ao abrigo da Resolução do Conselho de Ministros n.º 142/97 de 28 de Agosto.

<sup>10</sup> Criada ao abrigo do Decreto-Lei n.º 384-B/99 de 23 de setembro.

<sup>11</sup> Aviso n.º 16052/2010 de 11 de agosto.



- Santarém (STR): A faixa de 3km detém uma incidência direta na Reserva Natural do Paul do Boquilobo, na ZPE do Paul do Boquilobo<sup>12</sup>, que coincide com a IBA Paul do Boquilobo, na Reserva da Biosfera do Paul do Boquilobo, e no Sítio Ramsar do Paul do Boquilobo com o n.º 824. O *buffer* de 25km abrange o Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros, a ZEC das Serras de Aire e Candeeiros<sup>13</sup> e o Sítio Ramsar Polje de Mira Minde e nascentes associadas com o n.º 1616.
- Aeroporto Humberto Delgado (AHD): A faixa de 3km confina com a Zona Especial de Conservação (ZEC) do Estuário do Tejo e na Zona de Proteção Especial Estuário do Tejo, que coincide com a IBA Estuário do Tejo. O *buffer* de 25km abrange o Parque Natural de Sintra Cascais, a Reserva Natural do Estuário do Tejo que coincide com o Sítio Ramsar Estuário do Tejo, o Monumento Natural de Carenque, a Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica e as ZEC Sintra Cascais<sup>14</sup> e Fernão Ferro/Lagoa de Albufeira.
- Aeroporto Vendas Novas (VNO): A área afeta ao polígono de implantação do aeroporto bem como a faixa de 3km não interseam Áreas Classificadas. O *buffer* de 25km interseca a Reserva natural do Estuário do Sado, o Sítio Ramsar Estuário do Sado, as ZEC de Cabrela, Monfurado e Estuário do Sado, a ZPE Estuário do Sado, a Área Protegida.

**2.1.2.** Face ao acima exposto sublinha-se o **Relatório Síntese PT6 - Análise Jurídica**, e particularmente o ponto 4 (Dez. 2023, pp. 39 e 40), no qual se verifica a intenção em fundamentar a aplicação da alínea b) do n.º1 do art.º 3.º do RJAAE, alegando o teor do n.º 8 do mesmo artigo, que estabelece que *“sempre que a um dos planos ou programas referidos no n.º 1 deste artigo seja simultaneamente exigida a realização de um procedimento de avaliação ambiental nos termos de legislação específica, realiza-se unicamente o procedimento previsto no presente decreto-lei, sendo nele incorporadas as obrigações decorrentes dessa legislação”*.

Nestes termos, o PT6 não evidencia qualquer conclusão sobre a aplicação do art.º 10.º do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, na redação vigente, sendo assim, em nossa opinião, de analisar se o processo inclui as “informações necessárias à verificação dos seus efeitos nos objetivos de conservação de um sítio da lista nacional de sítios, de um sítio de interesse comunitário, de uma zona especial de conservação ou de uma zona de proteção especial” para efeitos da avaliação de incidências ambientais e, se esta é realmente efetuada.

## 2.2. Metodologia e Consultas

**2.2.1.** Segundo o Relatório Ambiental (dez. 2023, p.18), a presente AAE é desenvolvida com base na metodologia de AAE descrita em Partidário (2012), a qual se distingue de AAE mais convencionais por assumir um pensamento estratégico tendo em vista a sustentabilidade (com a designação em inglês *ST4S* -

<sup>12</sup> Criada ao abrigo do Decreto-Lei n.º 384-B/99 de 23 de setembro.

<sup>13</sup> ZEC das Serras de Aire e Candeeiros, classificada nos termos do Decreto Regulamentar n.º 1/2020 de 16 de março, subsequente à determinação do SIC das Serras de Aire e Candeeiros, constante na lista nacional de sítios (2ª fase), aprovada ao abrigo da Resolução de Conselho de Ministros n.º 76/2000 de 5 de Julho.

<sup>14</sup> ZEC Sintra Cascais, classificada nos termos do Decreto Regulamentar n.º 1/2020 de 16 de março, subsequente à determinação do SIC Sintra Cascais constante na lista nacional de sítios (1ª fase), aprovada ao abrigo da Resolução do Conselho de Ministros n.º 142/97 de 28 de Agosto



*Strategic Thinking for Sustainability*). Esta ênfase no pensamento estratégico, tendo em vista a sustentabilidade, deve-se à necessidade de distinguir esta prática de AAE das AAE mais convencionais. A metodologia de AAE foi, assim, adaptada à análise e avaliação das opções estratégicas (OE) para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, definida em três fases principais: Reconhecimento e Triagem; Contexto e focagem estratégica; e Avaliação de opções estratégicas, orientações e recomendações conforme figura 1 (Dez. 2023, p.19).

Em síntese, na presente AAE são produzidos os documentos finais relativos: (i) Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD), que determina o âmbito da avaliação a realizar, nos termos do art.º 5º, do RJAAE; (ii) Relatórios Técnicos Complementares ao Relatório Ambiental que reportam sobre todos os estudos técnicos realizados em cada PT; (iii) Relatório Ambiental (RA) relativo aos resultados da AAE, nos termos do art.º 6º, do regime jurídico de AAE e; (iv) Declaração Ambiental (DA) a ser entregue à APA, nos termos do nº 1 do art.º 10º do RJAAE, e às restantes ERAE consultadas.

**2.2.2.** Embora a AAE tenha sido objeto de uma participação pública significativa e contínua, em que foi promovido um grande envolvimento de diversos atores, salvo opinião mais informada, não se deteta no Relatório Ambiental a referência à consulta das entidades ERAE ao nível do RFCD.

### **2.3. Objeto de Avaliação, problema de decisão e opções estratégicas**

Segundo a RCM *“um dos passos essenciais deste processo prende-se, desde logo, com a definição do conceito aeroportuário pretendido: (i) uma opção estratégica dual, aproveitando o Aeroporto Humberto Delgado e encontrando uma outra infraestrutura aeroportuária para complementar a operação ou (ii) uma opção estratégica única que preveja a construção de um novo aeroporto de Lisboa — bem como da localização onde será construída a nova infraestrutura aeroportuária”*.

O RA (Dez. 2023, p.25) sistematiza o problema de decisão a que a AAE deve dar resposta, em concordância com o definido na RCM: (i) Como aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, em modelo dual ou único? (ii) Como evoluir para um *hub* intercontinental? (iii) Será necessário desativar, ou não, o Aeroporto Humberto Delgado (AHD)?

As três questões apontadas constituem no seu conjunto o problema de decisão a que a AAE deve dar resposta no longo prazo, embora a abordagem temporal ao problema seja considerada em três períodos: o curto prazo, centrado em melhorias de funcionamento do Aeroporto Humberto Delgado (AHD), o longo prazo, correspondente ao prazo operacional aeroportuário de 50 anos como previsto na RCM e o período de transição, necessariamente dual, combinando o AHD com outra solução.

Na AAE são considerados dois objetos de avaliação que são entendidos como complementares: (i) as opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, que não correspondem apenas a localizações, e (ii) a natureza de opção estratégica que implica a conjugação de diferentes localizações, em modo dual, ou mesmo a evolução no tempo, com estratégias diferenciadas, de uma ou mais localizações.



Às cinco opções estratégicas estabelecidas na RCM foram adicionadas quatro novas opções estratégicas identificadas na fase de Reconhecimento e Triagem da AAE, não tendo sido consideradas outras propostas como Beja, Monte Real, Sintra, Tancos, Évora, Apostiça, Ota, Alverca + AHD, Rio Frio e Poceirão (Dez. 2023, p.27).

Consideraram-se assim a avaliar as opções sistematizadas no Quadro 4 (Dez. 2023, p.28), constituindo um dos objetos de avaliação da AAE.

As cinco opções estratégicas da RCM residem:

- (OE1) AHD principal + MTJ complementar. Esta opção baseia-se no Plano de Desenvolvimento (Lado Ar) da ANA para o AHD (1 pista) e no Plano de Desenvolvimento apresentado pela ANA para o Montijo (1 pista). Estes elementos foram obtidos no Estudo de Impacte Ambiental (EIA) que contém elementos do projeto de construção do Aeroporto Complementar do Montijo, analisados pela equipa do PT2 em todos os seus aspetos normativos, de *layout* e de engenharia, tal como desenvolvido pela ANA. Os Planos de Desenvolvimento decorrem em simultâneo e com o mesmo horizonte de vida útil.
- (OE2) MTJ principal + AHD complementar, uma solução dual alternativa em que o aeroporto do Montijo, progressivamente adquirirá o estatuto principal com capacidade para substituir integralmente o AHD. Esta opção tem início com uma pista em simultâneo com o AHD, mas com a construção da segunda pista no Montijo obriga ao encerramento do AHD devido a conflitos de espaço aéreo. A CTI entendeu assim avaliar esta opção como sendo um aeroporto único, que estabelece um *hub* no MTJ a longo prazo;
- (OE3) CTA, uma solução de construção de um novo aeroporto internacional que substitua, de forma integral, o AHD. Esta opção é apresentada com duas alternativas. A primeira, sobre a qual todos os estudos foram realizados, tem por base o *layout* considerado nos estudos do LNEC em 2007-2008. A segunda corresponde a uma alternativa identificada pela CTI já muito recentemente e para a qual serão dadas apenas algumas medidas mais relevantes onde a diferença é mais significativa, designadamente quanto às áreas a expropriar, à área de montado e ao número de sobreiros afetados, bem como o impacto no corredor de aves migratórias.
- (OE4) AHD principal + STR complementar, uma solução dual em que o AHD terá o estatuto de aeroporto principal e um aeroporto em Santarém como complementar. Esta opção baseia-se no Plano de Desenvolvimento (Lado Ar) da ANA para o AHD e no Plano de Desenvolvimento apresentado para Santarém.
- (OE5) STR, uma solução de construção de um novo aeroporto internacional que substitua, de forma integral, o AHD. Santarém terá uma implantação e desenvolvimento que lhe permita em qualquer altura se constituir como o único aeroporto da Região de Lisboa, podendo o AHD encerrar com a abertura de Santarém, com 2 pistas.

As opções estratégicas adicionadas consistem:



- (OE6) AHD principal + CTA complementar, uma solução dual, em que o AHD terá o estatuto de aeroporto principal e um aeroporto no CTA como complementar. Esta opção baseia-se no Plano de Desenvolvimento (Lado Ar) da ANA e no *layout* considerado na OE3 com 1 pista.
- (OE7) Vendas Novas (VNO), uma solução de construção de um novo aeroporto internacional que substitua, de forma integral, o AHD. Esta opção tem por base o *layout* considerado nos estudos do LNEC em 2007-2008 para o CTA. Vendas Novas terá uma implantação e desenvolvimento que lhe permita em qualquer altura se constituir como o único aeroporto da Região de Lisboa, podendo o AHD encerrar com a abertura de Vendas Novas, com 2 pistas.
- (OE8) AHD principal + VNO complementar, uma solução dual, em que o AHD terá o estatuto de aeroporto principal e um aeroporto em Vendas Novas como complementar. Esta opção baseia-se no Plano de Desenvolvimento (Lado Ar) da ANA e no *layout* considerado na OE3 com 1 pista.

Como segundo objeto de avaliação na AAE o contrato de concessão vigente entre o Estado e a ANA-Vinci.

A caracterização das OE não inclui a definição dos espaços aéreos (nomeadamente inferior) e dos cones de aproximação e saída, que também não consta no anexo 5 do RA.

Realça-se que é fundamental que o RA observe a informação necessária sobre o objeto de avaliação, utilizando a informação constante nos Relatórios Técnicos Complementares, dos quais se sublinha o PT4, que deve ser densificado em termos da caracterização das áreas territoriais adstritas a cada OE, articulado com os respetivos diagnósticos das zonas direta ou indiretamente afetadas (conforme referido em ponto subsequente). Para assegurar a avaliação de cada OE em termos dos descritores relativos à Conservação da Natureza / Biodiversidade, e Territórios Florestais e Incêndios Rurais o RA deve incluir a informação necessária que fundamente as propostas / conclusões retiradas.

#### **2.4. Questões Estratégicas (QE), Quadro de Referência Estratégico (QRE) e Quadro Problema**

As QE constituem as questões que se colocam à decisão, designado na presente AAE como o Problema de Decisão e acima descrito.

No QRE constam a Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e Biodiversidade 2030 e o “Quadro de Ação Prioritária (QAP) para a Rede Natura 2000 em Portugal Continental e para o espaço marítimo adjacente 2021-2027 (QAP)”, embora deva ser considerado o Plano Setorial da Rede Natura 2000, aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros nº 115-A/2008 de 21 de julho, atualmente equiparado a Programa Setorial<sup>15</sup>, em virtude dos eventuais efeitos significativos em habitats e espécies constantes nos anexos do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, na redação em vigor. Em concordância, deve ser considerado o Plano de Gestão da ZPE do Estuário do Tejo (e conforme referido no âmbito da análise ao PT6 e anexos).

De igual forma deverá ser atendida a Estratégia de Biodiversidade da UE para 2030 [Comunicação da Comissão COM(2020) 380], datada de 20.05.2020, a qual sinaliza que a crise da biodiversidade e a crise climática estão intrinsecamente ligadas e, por isso reforça a importância em encontrar soluções que

<sup>15</sup> Artigo 200.º do Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de Maio, na redação vigente.





permitam contrariar a perda de biodiversidade. As políticas da UE, também sinalizam a promoção da Floresta e dos Espaços Florestais (promovendo as espécies autóctones e combate às espécies invasoras e infestantes), uma gestão florestal sustentável e a redução da desflorestação e de áreas aridas.

Na presente avaliação está previsto um conjunto de opções estratégicas suscetíveis de terem efeitos significativos no ambiente, que implicam a afetação direta de territórios florestais. Deste modo, importa considerar outros instrumentos estratégicos e de planeamento pertinentes, designadamente, os Programas Regionais de Ordenamento Florestal (PROF), enquadrados nos instrumentos de política setorial de âmbito nacional<sup>16</sup>, designadamente o PROF Lisboa e Vale do Tejo e o PROF Alentejo, aprovados pela Portaria nº 52/2019 de 11 de fevereiro e Portaria n.º 54/2019, de 11 de fevereiro, na sua redação vigente, respetivamente. Acresce referir que os PROF são considerados na análise efetuada no documento PT 4 – Ambiente (anexo 2 - Estudos técnicos sobre os condicionalismos nos domínios da biodiversidade, áreas naturais e avifauna), pelo que importa garantir a coerência entre documentos.

No âmbito dos PROF, importa atender que estes constituem instrumentos de política setorial de âmbito nacional, nos termos estabelecidos pela Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, na sua redação atual, e desenvolvidos pelo Decreto-Lei n.º 80/2015, de 15 de maio, que definem para os espaços florestais o quadro estratégico, as diretrizes de enquadramento e as normas específicas quanto ao uso, ocupação, utilização e ordenamento florestal, à escala regional, por forma a promover e garantir a produção de bens e serviços e o desenvolvimento sustentado destes espaços.

Ressalva-se a importância de considerar na avaliação eventuais conflitos decorrentes das opções estratégicas em avaliação em áreas integradas em “Corredores Ecológicos” identificados nos PROF, uma vez que estes constituem faixas que visam promover ou salvaguardar a conexão entre áreas florestais dispersas ou as diferentes áreas de importância ecológica, favorecendo o intercâmbio genético essencial para a manutenção da biodiversidade, com uma adequada integração e desenvolvimento das atividades humanas, constituindo ao nível da escala dos PROF uma orientação macro e tendencial para a região no médio/longo prazo.

Os “Corredores Ecológicos”, essencialmente com incidência nas OE1 e OE2, são fundamentais para a promoção dos serviços dos ecossistemas e nos quais deve ser assegurada não só a continuidade espacial e a conectividade das componentes da biodiversidade no território, como também devem ser potenciadas as funções de proteção, em particular do solo, da rede hidrográfica e ambiental (sequestro e armazenamento de carbono), e de conservação de habitats, de espécies da fauna e da flora e de geossítios.

Esta questão interliga-se com as orientações dos PROF em matéria de proteção de espécies em legislação específica, como o sobreiro, a azinheira e o azevinho e de sistemas florestais objeto de medidas de proteção específicas, e em matéria de proteção contra incêndios, que determinam que na integração de outros usos e ocupações do solo que se encontram dominados no seio dos espaços florestais deve ser considerado as medidas identificadas nestes IGT, em articulação com o SGIFR. Não é feita referência às restrições

<sup>16</sup> Conforme estabelecido no Decreto-Lei n.º 16/2009, de 14 de janeiro, na sua redação atual.



existentes nos povoamentos de quercíneas, quer ao abate quer à afetação, quer aos percorridos por incêndios, aos Programas Regionais de Ordenamento Florestal, Faixas de Gestão de combustível

O importante papel das florestas na consecução dos objetivos europeus em matéria de clima é assumido na Estratégia da UE para as Florestas 2030 – Gestão sustentável das florestas na Europa<sup>17</sup>, que deve ser considerada no QRE. Esta estratégia salienta o papel essencial dos ecossistemas florestais na atenuação das alterações climáticas, na adaptação a estas e no contributo para o objetivo da UE de alcançar a neutralidade climática o mais tardar até 2050. De acordo com a mesma, as florestas e as indústrias e serviços florestais, bem como os proprietários e os trabalhadores, desempenharão um papel importante e insubstituível na consecução dos ODS e dos objetivos do Acordo de Paris, ao passo que os ecossistemas florestais e as suas reservas de carbono são essenciais para a atenuação das alterações climáticas e a adaptação às mesmas, uma vez que absorvem e armazenam cerca de 10 % das emissões de gases com efeito de estufa da Europa e são os principais hospedeiros da biodiversidade.

Considerando que as opções estratégicas em avaliação estão inseridas em áreas secas potencialmente afetadas pela desertificação, de acordo com índice de aridez (1980 – 2010), importa considerar o Programa de Ação Nacional de Combate à Desertificação (PANCD), aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 78/2014 de 24 de dezembro.

Importa, ainda, corrigir a designação do Plano de Gestão Integrada de Fogos Rurais, que deve ser definido como Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais (PNGIFR), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-A/2020 de 16 de junho.

Os objetivos e metas das diferentes macropolíticas aplicáveis e relevantes por FCD são identificados no Quadro no Anexo 2. No entanto, verifica-se a omissão de objetivos e metas inscritas em diferentes instrumentos identificados no QRE, nomeadamente, a Estratégia de Proteção do Solo da UE 2030 (EPS). Deste modo, este mesmo quadro deve ser revisto de modo a integrar a EPS, bem como os instrumentos citados anteriormente. Os objetivos devem ser ainda reforçados atendendo às políticas de conservação da natureza, biodiversidade e das florestas, que entre outros objetivos, identifica-se a importância de: (i) manutenção e valorização das áreas nucleares de conservação da natureza e da biodiversidade, que integram a Rede Fundamental de Conservação da Natureza (RFCN), às quais se devem agregar as “áreas de continuidade”, conforme art.º 5.º do RJCNB e n.º 2.4 da Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e Biodiversidade 2030, podendo ser conjugado com os Corredores Ecológicos instituídos pelos PROF em meio terrestre; (ii) garantir as referidas “áreas de continuidade”, que estabelecem ou salvaguardam a ligação e o intercâmbio genético de populações de espécies selvagens entre as diferentes áreas nucleares de conservação contribuindo para uma adequada proteção dos recursos naturais e para a promoção da continuidade espacial, da coerência ecológica das áreas classificadas e da conectividade das componentes da biodiversidade em todo o território; (iii) valorização e proteção das Áreas Marinhas Protegidas e assegurar os objetivos de conectividade da RNAMP; (iv) garantir a conservação a longo prazo de espécies (flora e fauna)

<sup>17</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022IP0310>



e de habitats, bem como de outros valores naturais com relevância para a conservação da natureza e, das áreas necessárias à sua proteção e restabelecimento, contribuindo para parar a perda de biodiversidade.

Acresce atender no Quadro no Anexo 2 que os PROF assumem como objetivo e promovem como prioridade a defesa e a proteção de espécies florestais que, pelo seu elevado valor económico, patrimonial e cultural, pela sua relação com a história e cultura da região, pela raridade que representam, bem como pela sua afetação de suporte de habitat, carecem de especial proteção, designadamente: (i) espécies protegidas por legislação específica, relativas ao Sobreiro, Azinheira e Azevinho; (ii) exemplares espontâneos de espécies florestais que devem ser objeto de medidas de proteção específica, relativas ao Carvalho-negral, Carvalho-roble e o Teixo.

Estas matérias, também devem ser consideradas e refletidas no âmbito do FCD3: Saúde Humana e Viabilidade Ambiental, em articulação com o exposto no anexo 5 do RA e documento PT 4 – Ambiente.

Relativamente ao Quadro Problema (Quadro 8), entende-se existirem omissões que devem ser colmatadas. No ponto de Principais Sensibilidades importa acrescentar “espécies protegidas” e “conectividade ecológica”, e no ponto Principais Debilidades considerar a “perda de solo fértil” e “aumento da desertificação dos solos” (associada à sua degradação/impermeabilização), bem como a “perda de carbono orgânico do solo” decorrentes de ações de deflorestação (emissão de CO<sub>2</sub> para a atmosfera).

## 2.5. Fatores Críticos para a Decisão (FCD)

São identificados cinco FCD: FCD#1 Segurança Aeronáutica, FCD#2 Acessibilidade e Território, FCD#3 Saúde humana e Viabilidade Ambiental, FCD#4 Conectividade e Desenvolvimento Económico, FCD#5 Investimento Público e Modelo de Financiamento.

Embora se considere que o FCD#3 devia ser dividido em dois, um dedicado à saúde e bem-estar da população humana e outro às questões ambientais, o RA evidencia que o Quadro de Avaliação Estratégica e particularmente os FCD foram aferidos no âmbito do RFCD pós Consulta / Relatório da Fase II. Neste sentido, a análise, essencialmente, foca-se nos critérios de avaliação e nos indicadores (quadro 9), que devem atuar como métricas da avaliação, devendo ser mensuráveis, de preferência quantitativos, de modo a tornar a avaliação o mais efetiva e transparente possível.

Contudo, o quadro de avaliação não identifica para todos os indicadores as unidades de medida a levar em conta para efeitos da avaliação. De igual forma devem ser devidamente identificadas as fontes de informação e técnicas para posterior interpretação dos fatores e avaliação das opções, e indicadas eventuais lacunas de informação. Embora seja referido o que está incluído em cada critério, deve ser considerado o objetivo de sustentabilidade associado a cada um, para melhor entender o seu alcance e sua relação com a análise tendencial apresentada e que vai suportar a avaliação.

Atendendo aos FCD propostos, refere-se:



- O FCD#1 – Segurança Aeronáutica apresenta como um dos critérios de avaliação a ‘Colisão com aves’ e indicador ‘Probabilidade de conflito com aves’.
- O FCD#3 - Saúde humana e Viabilidade Ambiental, observa como critérios População afetada, Recursos Naturais, Riscos, e Biodiversidade que se subdivide em Áreas naturais, Floresta de montado e Avifauna e respetivas rotas migratórias.
  - o Entende-se que devem ser acrescentados outros indicadores face ao referido no âmbito do QRE e considerar a avaliação da fragmentação do território / de áreas naturais e, por conseguinte, da perda de conectividade ecológica entre áreas classificadas.
  - o Sublinha-se a limitação do indicador “Área de floresta de sobreiro” à quantificação de área em hectares que não reflete a importância do montado para os vários grupos de fauna, pelo que se propõe adicionalmente que seja integrado um indicador que atribua um valor qualitativo para os diferentes grupos de fauna presentes - Índice de biodiversidade em floresta de sobreiro, montado (importa equacionar a riqueza associada à floresta de sobreiro).
  - o O indicador “Áreas de proteção de Aves (ZPE, locais de nidificação e IBA afetadas (ha))” também pode beneficiar de maior clareza. Propõe-se dividi-lo em dois: as áreas classificadas como ZPE e IBA e; as áreas com valores de avifauna, tais como áreas vitais e territórios, zonas de passagem e dispersão, as quais se localizam frequentemente fora de áreas classificadas com estatuto legal de proteção. Os indicadores propostos são os seguintes: (i) Áreas de proteção de Aves (ZPE e IBA) afetadas (ha); (ii) Áreas de ocorrência de espécies de avifauna classificadas com estatuto de ameaça (territórios de nidificação - áreas vitais, áreas de alimentação; áreas de dispersão e hibernada) (ha).
  - o Encontra-se previsto o indicador “Áreas de cruzamento de rotas migratórias de avifauna com corredores de aproximação e descolagem (ha)”. De forma a melhor refletir os impactos da atividade aeroportuária na avifauna e vice-versa, consideramos este indicador deve refletir os corredores de movimentação das aves aquáticas, nomeadamente de ligações entre zonas húmidas com relevância para a conservação de aves aquáticas que foram identificados (pelo ICNF) para efeitos de sensibilidade à instalação de linhas elétricas, que poderão ter aplicação na avaliação da sensibilidade em termos de projeto subsequente do novo aeroporto. Particularmente, importa considerar: Áreas de cruzamento de rotas migratórias de avifauna, e Áreas de movimentos de avifauna entre os estuários do Tejo e do Sado<sup>18</sup>.
  - o Importa, ainda, considerar um indicador para efeitos de outros grupos faunísticos e seus habitats: Espécies e habitats alvo de proteção legal e/ou com estatuto de conservação ameaçado (nº / ha).
  - o Reforça-se que não foram devidamente referidos os potenciais efeitos da afetação pelo menos das espécies da Directiva Habitats e das que têm estatuto de ameaça. No caso dos quirópteros (morcegos), há vários abrigos de importância nacional perto das áreas estudadas, que deviam ter sido mencionados. Atente-se a que na União Europeia todas as espécies de morcegos estão

<sup>18</sup> 2023\_AnimalConserv-Nightingale-Conservation\_beyond boundaries\_animal\_mov



legalmente protegidas, ao abrigo do Acordo sobre a Conservação das Populações de Morcegos Europeus ([EUROBATS](#)), aprovado por Portugal através do [Decreto n.º 31/95, de 18 de agosto](#).

## 2.6. Avaliação das oportunidades e riscos das OE

Atendendo à análise dos FCD efetuada, cujas questões devem ser consideradas, face a cada OE importa sublinhar:

- A avaliação estratégica de oportunidades e riscos das opções estratégicas, em termos do FCD1 identifica para a OE3 e OE6 “*Possível conflito com corredores de aves migratórias a partir da 3ª pista*”, situação que se coloca em questão face à proximidade de áreas classificadas, nomeadamente da ZPE Estuário do Tejo, bem como de locais de ocorrência de ninhos e áreas de nidificação exteriores às AC, localizados em áreas envolventes ao CTA. Importa considerar o “*Possível conflito com corredores de aves migratórias e áreas de nidificação*”.

Simultaneamente não se compreende que ao nível das OE4 e OE5 não sejam considerados riscos adstritos à avifauna face à proximidade da ZPE do Paul do Boquilobo e da Reserva Natural do Boquilobo, que não é abordado no PT6 e anexos.

- As tendências críticas apontadas para o FCD#3 não consideram a ocorrência de ninhos e locais de nidificação exteriores às áreas classificadas. Nas áreas envolventes ao CTA e VNO ocorrem ninhos de Águia-de-bonelli (*Aquila fasciata*), sendo esta uma espécie ameaçada com estatuto de conservação “em perigo”, incluída no anexo A-I do Decreto-Lei nº 140/99 de 24 de abril, na redação vigente.

Simultaneamente não é considerado a potencial fragmentação de áreas naturais e a perda de conectividade espacial entre as áreas classificadas, podendo ser afetado o estado de conservação de espécies e dos habitats que lhe estão associados.

A referência ao montado de sobre deve ganhar maior relevância por incluir alguns dos biótopos mais importantes ocorrentes em Portugal continental em termos de conservação da natureza, desempenhando, pela sua adaptação às condições edafo-climáticas do Sul do País, uma importante função na conservação do solo, na regularização do ciclo hidrológico e na qualidade da água.

- A análise SWOT – FCD#3 não pondera a importância dos territórios florestais no contexto do sequestro e armazenamento de carbono (descarbonização) e quais as consequências relativamente à ocorrência de perdas de carbono orgânico do solo decorrente da desflorestação, bem como não são ponderadas as implicações ao nível da continuidade e de conectividade ecológica, particularmente entre áreas classificadas.

Esta análise identifica como ponto fraco a “sobreposição dos polígonos de implantação com Áreas Naturais Classificadas ao nível do MTJ e com faixas de três quilómetros com Áreas Importantes para Aves (todas as localizações, exceto VNO)”. Afigura-se assim que sobre a referida sobreposição seja garantida concordância em todo o documento, entre outros, no quadro 26 (Dez. 2023, p.103) em termos das OE1 e OE2.



No entanto não inclui como ponto fraco os eventuais efeitos negativos em áreas de ocorrência de espécies e habitats alvo de proteção legal e/ou com estatuto de conservação ameaçado / perigo, nomeadamente com ocorrência exterior a áreas classificadas, dando-se como exemplo a presença de ninhos de Águia-de-bonelli em áreas envolventes ao CTA.

- Relativamente à OE3 o elevado número de sobreiros que terão que ser abatidos, numa formação vegetal está assente em solos predominantemente arenosos, que constituem áreas de máxima infiltração das quais resultam aquíferos subjacentes muito importantes, que representam reservas hídricas relevantes;
- Considera-se que seria importante aferir qual o real valor dos povoamentos, enquanto formação ou património de quercíneas, para isso realizar-se uma avaliação ou análise detalhada do estado fitossanitário e do vigor dos exemplares de sobreiros, com base numa amostragem representativa; na realidade, devido ao tipo predominante de uso desta área, à (provável vetusta) idade dos mesmos, e a variações na disponibilidade hídrica do solo, ou até mesmo a patologias que têm vindo a afetar os sobreiros, dos cerca de 42.000 sobreiros que o relatório PT4\_Anexo 3 menciona como tendo que ser abatidos para instalar o perímetro aeroportuário, pode acontecer que parte significativa dos mesmos se encontrem decrépitos ou muito perto desse estado final do seu ciclo de vida; apesar de algumas poderem ser centenárias. Esta análise ajudará simultaneamente a aferir qual a função que o povoamento desempenha em termos de suporte para avifauna, como dormitório ou como área de refúgio ou de alimentação;

Considera-se que a OE7, é menos perturbadora para a avifauna, logo, mais segura para as aeronaves, mas com maior impacto sobre os sobreiros, não diferindo substancialmente da OE3. Relativamente aos efeitos sobre os aquíferos, também está indicado que a OE7 será menos impactante, pois a localização proposta situa-se já numa zona marginal da área de maior efeito de recarga dos mesmos. Igualmente a OE7 é aquela cuja “auréola” de 3 km se sobrepõe com menor superfície de áreas protegidas, embora abranja alguma área de RN2000.

Ainda relativamente a OE7, Através de consulta da informação disponível para a área de estudo do aeroporto de Vendas Novas, verifica-se a identificação acústica das espécies ***Barbastella barbastellus***, ***Nyctalus lasiopterus***, ***Nyctalus leisleri***, *Pipistrellus kuhlii*, *Pipistrellus pipistrellus* e *Pipistrellus pygmaeus* (espécies incluídas no anexo B-IV da Diretiva Habitats e nos anexos II das Convenções de Berna e Bona). As espécies destacadas a negrito são arborícolas e as restantes, não o sendo, podem também ocupar fendas de árvores. Assim a existência de florestas maduras na área de estudo constitui, por isso, um biótopo com elevada probabilidade de ocorrência destas espécies, que carece de validação, não só enquanto locais de abrigo, mas também como áreas de caça, pelo que importa também avaliar a disponibilidade de insetos.

- Em articulação, a matriz de oportunidades e riscos – FCD#3, no âmbito do critério 2 (Biodiversidade) não pondera a ocorrência de valores naturais em áreas exteriores às áreas classificadas, nomeadamente espécies de avifauna ameaçadas ou em perigo.
- Sublinha-se que os critérios 2 e 3 não observam qualquer referência ao nível da OE5.



As situações acima identificadas implicam a definição dos correspondentes riscos potenciais e diretrizes / recomendações, a introduzir no quadro 27 e, por conseguinte, no quadro associado ao ponto 7.1, bem como na “*síntese da avaliação por OE em relação a cada Fator Crítico de Decisão*” (quadro 40), podendo implicar alterações nas opções preferenciais apontadas.

## 2.7. Anexo 5 (em falta no índice do RA)

O presente anexo, particularmente o ponto 3, deve ganhar maior articulação com o Relatório Técnico Complementar PT4 e anexos, sendo importante que inclua a definição dos cones de aproximação e de saída por cada OE. De igual forma devem ser efetuadas as alterações necessárias para garantir coerência com o PT4 e anexos após o acolhimento das questões levantadas a seguir sobre os mesmos.

Especifica-se, por não ter sido verificado no relatório técnico complementar, que no capítulo 3.10. (Recursos Hídricos Superficiais) deve ter-se em conta as necessidades hídricas dos ecossistemas terrestres, as espécies da fauna e da flora, e das zonas húmidas diretamente dependentes dos recursos hídricos, bem como a vulnerabilidade dos ecossistemas localizados perto da costa e dos estuários, pois o seu equilíbrio é fortemente influenciado pela qualidade das águas interiores que para eles afluem. Não se pode descurar a importância das massas de águas subterrâneas associadas a ecossistemas aquáticos de superfície ou ecossistemas terrestres que delas dependem diretamente.

Importa atender que o uso sustentável dos recursos hídricos, a conservação da natureza e a biodiversidade e a proteção do solo são componentes da gestão de recursos naturais que, necessariamente, interagem a diversos níveis, pelo que as opções estratégicas em avaliação devem ter em conta as especificidades atendendo aos imperativos da proteção e valorização dos recursos hídricos e dos solos contemplando os desígnios da conservação da natureza.

Por este facto o critério de avaliação “Recursos naturais” deve articular-se com o critério “Recursos hídricos superficiais e subterrâneos” em matéria de continuidade espacial e conectividade ecológica, associada aos Corredores Ecológicos e à conservação dos corredores fluviais, e à proteção de espécies da fauna e da flora e de habitats, dependentes dos recursos hídricos. Verifica-se que esta matéria não foi devidamente avaliada no RA, pelo que deve ser complementada.

## 2.8. Comentário Gerais ao Relatório Ambiental Preliminar.

<u>Relatório Ambiental Preliminar</u>	<u>Texto atual</u>	<u>Proposta de texto</u>	<u>Observações/ Comentários</u>
Pg. 35	Quadro 6 - Síntese do Quadro de Governança.		Não se entende porque são assinaladas competência e responsabilidade no AHD ao ICNF
Pg. 37	FCD FCD#1 Segurança Aeronáutica (...) QA definidas legalmente	(...) QA definidas legalmente	Uma vez que a especificação “avifauna” é comumente utilizada ao longo de todo o trabalho,



	População Saúde humana Fatores climáticos Bens materiais Fauna	População Saúde humana Fatores climáticos Bens materiais Fauna, particularmente Avifauna	considera-se que aqui este destaque deve manter-se
Pg. 100	(...) incluindo o Parque Natural do Estuário do Tejo, várias zonas classificadas como ZPE e ZEC.	(...) incluindo Reserva Natural do Estuário do Tejo (...)	
Pg. 101 e seguintes	Análise SWOT – FCD3 Sobreposição dos polígonos de implantação com Áreas Naturais Classificadas (MTJ) e com faixas de três quilómetros com Áreas Importantes para Aves (todas as localizações, exceto VNO);	Sobreposição dos polígonos de implantação com Áreas Classificadas (MTJ). Para além desta sobreposição há também faixas de três quilómetros em IBA (em todas as localizações exceto VNO)	
Pg. 109	Diretrizes, orientações e recomendações – FCD3 Diretrizes/Recomendações (...) Monitorizar em contínuo as áreas integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC) e outros ecossistemas; Desenvolver/Compatibilizar estratégias e políticas que permitam a restauração de ecossistemas e áreas afetadas; Monitorizar em contínuo as Áreas Importantes para Aves (IBA), locais de alimentação/repouso e nidificação das Aves;		
Pg. 275	ii) Biodiversidade: Áreas naturais, floresta de montado, avifauna e respetivas rotas migratórias;	ii) Biodiversidade: Áreas naturais, floresta de montado, avifauna	Como FC relacionado com a avifauna não está em causa a existência de grandes rotas migratórias, e nem faz tão pouco sentido falar em cartografia oficial destas.
Pg. 280	3.4. Biodiversidade Este critério de avaliação foi estudado em três perspetivas, as áreas classificadas, as florestas de sobreiro e a avifauna e grandes rotas migratórias.	3.4. Biodiversidade Este critério de avaliação foi estudado em três perspetivas, as áreas classificadas, as florestas de sobreiro e a avifauna.	Neste âmbito, importa considerar que o estuário do Tejo e o estuário do Sado são territórios com grandes concentrações de aves aquáticas, sendo de considerar movimentação das aves entre essas áreas através de corredores de dispersão.
Pg. 287	Não existindo cartografia oficial de rotas migratórias das aves, o Estuário do Tejo, o Estuário do Sado, a ligação entre ambos e o Rio Tejo reúnem condições propícias à		





	<p>existência de potenciais corredores de movimentos da avifauna.</p>		<p>Nesse sentido, não é clara a relevância dos “corredores ecológicos dos</p> <p>Programas Regionais de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo e do Alentejo (PROF), corredores estruturantes primários da Rede Ecológica Metropolitana do PROT (Programa Regional de Ordenamento do Território (PROT) da Área Metropolitana de Lisboa (AML), corredores ecológicos estruturantes do PROT</p> <p>Oeste e Vale do Tejo e a Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental do PROT-Alentejo”, não sendo evidente como se obteve Figura 21.</p> <p>Pelo contrário, parece relevante utilizar a análise de sensibilidade do território em termos de conservação da avifauna, efetuada para a instalação de linhas elétricas. Com efeito, no âmbito da avaliação do impacto das linhas de transporte e distribuição de energia, foram identificadas como de grande sensibilidade as áreas em torno das zonas húmidas importantes para a conservação de aves aquáticas e a faixa que inclui os principais corredores utilizados por essas aves [ICNF (2019). Manual de apoio à análise de projetos relativos à instalação de linhas aéreas de distribuição e transporte de energia elétrica – versão revista. Instituto da Conservação da Natureza e Biodiversidade. Relatório não publicado.;</p> <p>CIBIO (2020). Manual para a monitorização de impactes de linhas de muito alta tensão sobre a avifauna e avaliação da eficácia das medidas de mitigação. Catedra REN em</p>
--	---	--	--



			Biodiversidade. Centro de Investigação em Biodiversidade e Recursos Genéticos da Universidade do Porto. Vairao.] O ponto 3.7. Avifauna e respetivos corredores de movimentos da avifauna deverá ser revisto em conformidade.
--	--	--	---

PT4 Anexo 2	Texto atual	Proposta de texto	Observações/ Comentários
Pg. 8	Parque Nacional; Parque Natural; Reserva Natural; Paisagem Protegida; Monumento Natural; Áreas Protegidas Privadas.	Parque Nacional; Parque Natural; Reserva Natural; Paisagem Protegida; Monumento Natural; Áreas Protegidas Privadas Áreas protegidas locais	
Várias páginas (ex: Pg. 42, 100 e 160)	IBA são áreas classificadas	IBA são áreas importantes para a avifauna	As IBA não são áreas classificadas. São áreas importantes para a avifauna mas não tem nenhum estatuto de proteção.

PT6 Anexo C	Texto atual	Proposta de texto	Observações/ Comentários
Pg. 18	Note-se que no artigo 21.º deste DL n.º 142/2008, de 24 de julho, se define o regime das áreas protegidas de estatuto privado, devendo, nesse âmbito, analisar-se o DL n.º 116/2019, de 21 de agosto, que define o modelo de cogestão das áreas protegidas	Retirar	O modelo de cogestão das áreas protegidas não tem qualquer tipo de ligação com as áreas protegidas privadas.

### 3. Relatórios Técnicos Complementares

#### 3.1. Relatório Síntese PT6 – Análise Jurídica (Dez. 2023)

Páginas	Texto atual	Proposta de texto	Observações/ Comentários
---------	-------------	-------------------	-----------------------------



45 D. Rede Natura 2000	O CTA, MTJ e STR situam-se nas proximidades da Rede Natura 2000.		Perceciona-se que o polígono de implantação do MTJ incide, de forma muito reduzida, na ZEC Estuário do Tejo e na ZPE Estuário do Tejo. A referida verificação pode implicar a alteração da citada afirmação.
46 E. Proteção de Montado	CTA, VNO e STR têm evidências de existência de sobreiros e/ou azinheiras [Ponto 59) do Parecer D].		Importa verificar se no MTJ ocorrem sobreiros e/ou azinheiras. A referida verificação pode implicar a alteração da afirmação citada.
47 F. Habitas e Aves	(...)		Para além do referido entende-se relevante identificar, pelo menos, os atos e/ou atividades interditas e/ou proibidas, nomeadamente o disposto nos artigos 11.º e 12.º do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na redação vigente. Sublinha-se para o efeito o âmbito de aplicação do referido regime jurídico, determinado no seu art.º 2.º.
50 I. Reserva Natural do Estuário do Tejo - Aplicável às OE 1, 2, 3 e 6			Neste ponto para além de ser abordado o PORNET, é considerada a ZPE do Estuário do Tejo segundo o Decreto-Lei n.º 280/94, de 5 de novembro.  Contudo, não é atendido o disposto no Plano de Gestão da ZPE do Estuário do Tejo, aprovado pela Portaria n.º 670-A/99 (2.ª série), de 30 de Junho.  Esta questão não se encontra desenvolvida no ponto 29 do Parecer D.
51 J. Parque Natural do Tejo Internacional - Aplicável às OE que tenham MTJ	J. Parque Natural do Tejo Internacional - Aplicável às OE que tenham MTJ		Segundo se pode verificar na cartografia constante no PT4 as localizações previstas não abrangem o Parque Natural do Tejo Internacional, com incidência nos Municípios de Castelo Branco, Idanha-a-Nova e Vila Velha de Ródão.
52	Estuário do Tejo - Região Lisboa e Vale do Tejo Paul do Boquilobo - Região Lisboa e Vale do Tejo - Estuário do Sado - Região do Alentejo - Lagoa de Albufeira - Região Lisboa e Vale do Tejo - Lagoas de Santo André e da Sancha - Região do Alentejo - Polje de Mira Minde e nascentes relacionadas - Região Lisboa e Vale do Tejo - Paul de Tornada - Lisboa e Vale do Tejo, Oeste	Estuário do Tejo - Região Lisboa e Vale do Tejo Paul do Boquilobo - Região Lisboa e Vale do Tejo Estuário do Sado - Região do Alentejo Lagoa de Albufeira - Região Lisboa e Vale do Tejo Lagoas de Santo André e da Sancha - Região do Alentejo Polje de Mira Minde e nascentes relacionadas - Região Lisboa e Vale do Tejo Paul de Tornada - Lisboa e Vale do Tejo, Oeste	O Sítio Ramsar do Paul de Tornada não é abrangido pelo <i>buffer</i> de 25km de STR.
54 Ponto 6. Riscos ambientais A. Incêndios			A considerar a análise efetuada ao nível do PT4 e anexo 4 abaixo.
66 Ponto 5.2.1.3. Programas e Planos Setoriais	b) de todo o modo, o Parecer D identifica sete programas e planos [Ponto 21)].		Atender ao referido em termos do Parecer D, ponto 21.



66 Ponto 5.2.1.3.	d) necessidade de “atualização PROF LVT e PROFA, haverá ainda que assegurar a devida obtenção das autorizações para intervir nos espécimes de sobreiros em causa” [Ponto 25)];		Acresce referir que não se compreende qual a razão que leva à necessidade de atualização dos PROF.
69	c) Desconformidade com Programas Regionais de Ordenamento Florestal -Atualização dos Programas, cuja competência cabe às Comissões de Coordenação de Desenvolvimento Regional IP, da respetiva área territorial		Observa-se que os Programas Regionais de Ordenamento Florestal enquadram-se nos instrumentos de política setorial, tanto mais que são considerados no ponto 21 do Parecer D. Determina o n.º 1 do art.º 1.º do Regulamento do PROF-LVT que “Os programas regionais de ordenamento florestal (PROF) são instrumentos de política setorial de âmbito nacional, nos termos estabelecidos pela Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, na sua redação atual, e desenvolvido pelo Decreto-Lei n.º 80/2015, de 15 de maio, ...”. Nos termos do n.º 1 do art.º 7.º do Decreto-Lei n.º 16/2009, de 14 de Janeiro, na redação vigente, “a elaboração dos PROF é da responsabilidade do Instituto da Conservação da Natureza e Florestas, I. P. (ICNF, I. P.).” Neste sentido, salienta-se que não é aplicável o disposto no n.º 1 do artigo 52.º do RJIGT, conforme identificado na nota de rodapé 164. Reitera-se que não se compreende qual a razão que leva à necessidade de atualização dos PROF.
69	d) Desconformidade com o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo (RCM n.º 177/2008, de 24 de novembro), que é um regulamento e estabelece ...	d) Desconformidade com o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo (RCM n.º 177/2008, de 24 de novembro), em que o seu regulamento estabelece ...	O conteúdo documental do PORNET encontra-se identificado no art.º 3.º do seu regulamento.
70 Ponto 5.3.1. MTJ+AHD e AHD+MTJ			Em falta a legislação e instrumentos aplicáveis no âmbito da Rede Natura 2000.
70 Ponto 5.3.2. CTA e AHD+CTA Desconformidades / Possibilidade de medidas	Programas Regionais de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo: Atualização dos Programas		Reitera-se que não se compreende a razão de atualização dos PROF.
70 Ponto 5.3.2. Desconformidades / Possibilidade de medidas	Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo: alteração dos respetivos planos de ordenamento do território		Relativamente às opções em causa (CTA e AHD+CTA) quais as alterações que se colocam ao nível do PORNET
70 Ponto 5.3.2.			Em falta a legislação e instrumentos aplicáveis no âmbito da Rede Natura 2000.



71 Ponto 5.3.3. AHD+STR e STR Desconformidades / Possibilidade de medidas	Programas Regionais de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo: Atualização dos Programas		Reitera-se que não se compreende a razão de atualização dos PROF
71 Ponto 5.3.3.	Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo: alteração dos respetivos planos de ordenamento do território		Estando em causa as opções aliadas à localização de Santarém, o cumprimento do Plano de Ordenamento que poderá estar em causa corresponde ao da Reserva Natural do Paul do Boquilobo.
71 Ponto 5.3.3.			Em falta a legislação e instrumentos aplicáveis no âmbito da Rede Natura 2000.
80 Ponto 5.5. Conclusões			O ponto 2, relativamente ao MTJ ressalva a grande proximidade de “área protegida (Estuário do Tejo)”, omitindo que STR também observa grande proximidade à área protegida da Reserva Natural do Paul do Boquilobo.  No ponto 4 são identificados os sítios de interesse comunitário da RN2000, que atualmente foram classificados como ZEC, para além de se encontrarem omissas as ZPE.  As conclusões são omissas em termos das áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português, nomeadamente a Convenção de Ramsar e o <i>Programa Man and Biosphere</i> .  De igual forma não é considerada qualquer conclusão em termos da proteção de espécies de aves, face ao teor do artigo 2.º do Decreto- Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, na redação vigente, e de proteção ao sobreiro e à azinheira.

**3.1.1. Parecer D**, denominado como “Análise do regime de expropriações, nomeadamente análise de risco e implicações no calendário, bem como análise do enquadramento legal urbanístico”, anexo ao Relatório Síntese PT6.

Páginas	Texto atual	Proposta de texto	Observações/ Comentários
16 e 17 Ponto 21			Embora sejam considerados os Planos de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras Oeste (RH5) e de Riscos de Inundações da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste (RH5), encontra-se omissa o Plano de Gestão da ZPE do Estuário do Tejo.
18 Ponto 24			A abordagem aos PROF incide apenas “na <i>reconversão preconizada de áreas significativas destinadas a montado de sobreiro / produção florestal de sobreiro que são objecto de conversão</i> ”. O Sobreiro, embora conste no art.º 8.º do RPROF-LVT, enquanto espécie protegida, prevalece o regime jurídico aplicável.  De realçar que se encontra omissa a aplicação dos princípios, objetivos e normativo dos



			PROF, a observar em sede dos “espaços florestais” conforme definição estabelecida na al. e), do art.º 3.º do correspondente regulamento, e aplicável em solo rústico e urbano. Afigura-se assim, potenciais alterações de uso e ocupação do solo, e de conflitos com os corredores ecológicos definidos nos referidos programas (art.º 9.º do RPROF-LVT). Reitera-se, ainda, a necessidade de verificar se no MTJ ocorrem sobreiros e/ou azinheiras.
18 Ponto 25			Conforme referido ao nível do PT6, não se compreende qual a razão que leva à necessidade de atualização dos PROF.
19	(3) Programas e Planos Especiais – em especial, o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo (“PORNET”)		Encontra-se omissa o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Paul do Boquilobo.
19 Ponto 28	Para além dos aspectos relacionados com os impactes causados a um sítio da RN2000, ...		Encontram-se omissas as ZPE, e atualmente os SIC foram classificados como ZEC.
23 Ponto 39	<i>“..., não estando integradas na RN2000, se situam a grande proximidade de sítios de importância comunitária da RN2000, em particular Rio Frio, CTA e Montijo”.</i>		Reitera-se que atualmente os SIC foram classificados como ZEC, bem como encontram-se omissas as ZPE que também se aplica a Santarém.
29 Ponto 59			Reitera-se, ainda, a necessidade de verificar se no MTJ ocorrem sobreiros e/ou azinheiras.
57 Sistema de defesa contra fogos rurais			Considerar o referido no PT4 Anexo 4.
154 a 157 V. Notas Conclusivas Preliminares			Atender ao referido no PT6

**3.1.2. Parecer C + Quadros**, denominado como “Restrições legais, designadamente ambientais, que impeçam a realização do projeto ou que impliquem riscos, bem como a estratégia para resolvê-los (riscos de desenvolvimento de cada uma das soluções e implicações no calendário)”, anexo ao Relatório Síntese PT6

Páginas	Texto atual	Proposta de texto	Observações/ Comentários
5 Lista geral de legislação aplicável	11) Diretiva 79/409/CEE sobre a Conservação de Aves Selvagens (Rede Natura 2000);		A referência à Diretiva 79/409/CEE (Diretiva Aves) deve ser corrigida para Diretiva 2009/147/CE e a aplicar em todo o documento.
5	16) Estratégia Europeia para a Biodiversidade 2030;		Aditar referência à Estratégia de Biodiversidade da UE para 2030 [Comunicação da Comissão COM(2020) 380]
6 No âmbito nacional			Em falta:



			<p>O Plano de Gestão da ZPE do Estuário do Tejo;</p> <p>Regimes Jurídicos da Rede Natura 2000, aprovados nos termos do Decreto-Lei n.º 140/99 de 24 de abril, na redação vigente.</p> <p>Regime Jurídico de proteção ao sobreiro e à azinheira.</p> <p>Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo.</p>
6 No âmbito regional	3) Planos de Ordenamento das áreas que integram o Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC);		<p>Importa atender ao disposto no art.º 9.º do Regime Jurídico da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, e compreender que o Sistema Nacional de Áreas Classificadas é constituído pela Rede Nacional de Áreas Protegidas, pelas áreas classificadas integradas na Rede Natura 2000 e pelas demais áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português. Neste sentido às áreas classificadas no âmbito da Rede Natura 2000 aplica-se o Plano Sectorial da Rede Natura 2000. Às Áreas Protegidas aplica-se os respetivos Planos Especiais de Ordenamento do Território, de âmbito Nacional, devendo estes ser transferidos para o ponto correspondente.</p>
18 e 19 5. Biodiversidade 5.1. Áreas naturais, avifauna e respetivas rotas migratórias			<p>O ponto i. Regime jurídico da conservação da natureza e da biodiversidade, deve ser revisto visando a aplicação da legislação vigente.</p>
19	Estas áreas de importância comunitária, são designadas por Zonas de Proteção Especial (ZPE) e por Sítios da Lista Nacional, que poderão passar a constituir Sítios de Importância Comunitária.	Estas áreas de importância comunitária, são designadas por Zonas de Proteção Especial (ZPE) e por Sítios de Importância Comunitária, atualmente classificados como Zonas Especiais de Conservação (ZEC), de acordo com o Decreto Regulamentar n.º 1/2020 de 16 de março.	<p>O ponto ii. Rede Natura 2000, também deve ser revisto no sentido de atender à legislação vigente, nomeadamente considerar o DL n.º 140/99, de 24 de abril, na redação vigente.</p> <p>A referência à Diretiva 79/409/CEE (Diretiva Aves) deve ser corrigida para Diretiva 2009/147/CE.</p>
21 e 22 Ponto 5.2. Reserva Natural do Estuário do Tejo			<p>Perceciona-se que os diplomas relevantes relativos à Reserva Natural do Estuário do Tejo identificados, também resultam da consulta do <i>site</i> do ICNF, IP, devendo assim ser atendido: <u>Sítio Ramsar, 24 de novembro de 1980</u> / Lista de Sítios da Convenção de Ramsar que classifica o Estuário do Tejo como zona húmida de importância internacional para as aves.</p>
			<p>Sublinha-se que se encontra omissa a Reserva Natural do Paul do Boquilobo.</p>



22 Ponto 6. Florestas de montado	O DL n.º 169/2001, de 25 de maio, teve como objetivo a proteção do sobreiro e da azinheira, que ocupam, respetivamente, 720000 ha e 465000 ha em povoamentos puros e mistos dominantes, justificando-se pela sua importância ambiental e económica, já reconhecida na Lei de Bases da Política Florestal.		A redação que consta no Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, na redação vigente <sup>19</sup> , identifica que “a proteção do sobreiro e da azinheira, que ocupam, respetivamente, 720000 ha e 465000 ha em povoamentos puros e mistos dominantes, justifica-se largamente pela sua importância ambiental e económica, já reconhecida na Lei de Bases da Política Florestal (Lei n.º 33/96, de 17 de Agosto)...” A redação prevista deve ser revista uma vez que pode levar a uma interpretação que não corresponde plenamente aos objetivos do regime jurídico de proteção ao sobreiro e à azinheira.
25 Ponto 7.2. Solo de qualidade e produtividade agrícola			Encontra-se identificado e sistematizada os diplomas legais relativos ao Parque Natural do Tejo Internacional (PEPNTI), situação que não se compreende face à localização das opções estratégicas previstas.
26 e 27 Ponto 7.4. Zonas húmidas classificadas			Reitera-se que o Sítio Ramsar do Paul de Tornada - Lisboa e Vale do Tejo, Oeste, não é abrangido pelo <i>buffer</i> de 25 km de STR.
29 e 30 Ponto 8.4. Vulnerabilidade a fogos rurais			A considerar a análise efetuada ao nível do PT4 e anexo 4 abaixo.
Tabela - Legislação ambiental relevante por nível normativo			Considerar os diplomas anteriormente identificados em falta ou a corrigir.

### 3.2. Relatório Síntese PT4 – Ambiente e anexos (Dez. 2023), sobre os quais se sublinha:

**3.2.1.** No que diz respeito aos condicionalismos nos domínios da floresta de montado para as várias opções estratégicas (OE), procedeu-se à análise do constante no documento designado por “PT4 - anexo 3” onde são apresentados os estudos técnicos sobre a afetação do montado. Sublinha-se o facto de que não é correta a designação “floresta de montado”. De fato esta designação não aparece nem na legislação nem em nenhuma cartografia de ocupação do solo.

Neste anexo são apresentados os estudos técnicos sobre a afetação do montado, onde das 8 OE constam apenas 3:

- OE 3 – único – CTA de Alcochete – 3371ha, dos quais 763,5ha de floresta de sobreiros e 1,5ha de SAF sobreiro;
- OE 5 – único – Santarém – 1361ha, dos quais 76ha de floresta de sobreiros e 134ha de SAF de sobreiro;
- OE7 – único – Vendas Novas – 3260ha, dos quais 642ha de floresta de sobreiro e 145ha de SAF de sobreiro.

<sup>19</sup> Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, alterado por Decreto-Lei n.º 155/2004, Decreto-Lei n.º 254/2009, Lei n.º 12/2012 e Decreto-Lei n.º 29/2015; Decreto-Lei n.º 11/2023.





De acordo com o referido a opção foi uma medição das áreas de “florestas de sobreiro” e “superfícies agroflorestais (SAF) de sobreiro”, tendo por base a classificação e cartografia da COS 2018 inseridas nos polígonos de implantação, bem como definição de 5, 2 e 1 zonas de amostragem de densidades de povoamento para a OE3, OE5 e OE 7, respetivamente, e contagem dos sobreiros por fotointerpretação nas mesmas.

Definiram uma densidade global para as florestas de sobreiro na OE 3 e extrapolaram para as OE 5 e OE7 e uma densidade global para a SAF de sobreiro para as OE5 e OE7.

Embora no PT4 – anexo II seja referido que a análise sobre a floresta de sobreiro e sistemas agroflorestais de sobreiro e sobreiro com azinheira foi realizada pela sobreposição dos limites oficiais, disponibilizados pela Direção-Geral do Território (DGT), a três níveis: (i) Polígono de Implantação; (ii) Faixa de três quilómetros; (iii) Acessibilidades, no PT 4 - anexo 3 a análise apenas incidiu sobre os polígonos de implantação, conforme referido.

Da análise apresentada considera-se/verifica-se que:

- Não fica claro porque existe uma tão grande discrepância de áreas, entre a OE 5 – STR e as outras duas (OE 3 - CTA e OE 7 – VNO). Será que a área afetada é muito menor do que a “área de estudo” nas OE 3 e OE 7?;
- Das OE caracterizadas no anexo III, ainda que de forma genérica, conclui-se que a OE3 e a OE7 são significativamente mais impactantes (negativamente) relativamente ao Critério “Biodiversidade” e ao indicador Montado;
- A informação apresentada relativamente à existência de sobreiros/azinheiras é genérica face ao objetivo pretendido, é feito um enquadramento com base na COS 2018, aliás tal como é referido “...que começam por enquadrar o conhecimento científico atual e por identificar as componentes ambientais fundamentais que devem ser tidas em conta na ponderação de opções estratégicas futuras”.
- Acresce ainda referir que a base da metodologia assenta em premissas que não são corretas. Esta caracterização bem como as amostragens efetuadas deveriam ter verificação no campo, e não apenas por fotointerpretação (poderá haver outras áreas com sobreiro que não estão referenciadas na COS), inclusivamente haver outras ocupações em que haja sobreiros em subcoberto e que não estão a ser acautelados. As parcelas de amostragem deveriam ter uma distribuição mais abrangente na área de estudo. De facto, a utilização do COS2018 não é correta para estimar as áreas de ocupação com sobreiro pois existem na área escolhida áreas de povoamentos de pinheiro manso que são também povoamentos de sobreiro;
- Para algumas OE, existem fontes de informação adicionais, mais detalhadas (nomeadamente Planos de Gestão Florestal ou Inventários Florestal);
- Não foi disponibilizada informação sobre a afetação de sobreiros/povoamentos nas acessibilidades;



- Do conhecimento existente no ICNF, os valores reais de densidades de sobreiros, e consequentemente, de impactos, são muito superiores aos indicados, cerca de 5 vezes mais, em especial nas OE 3 e OE 7.

**3.2.2.** A perigosidade de incêndio rural identifica os territórios onde os incêndios são mais prováveis e podem ser mais severos, orientando as intervenções de redução de carga de combustível e o condicionamento ao incremento de valor em áreas onde a sua exposição implique perdas com elevada probabilidade.

A análise foi efetuada com recurso à carta de Perigosidade Estrutural de Incêndio Rural 2020-2030, publicada em Diário da República a 28 de março de 2022, através do Aviso (extrato) n.º 6345/2022, disponibilizada pelo ICNF e pública através do sistema de informação SNIT (Site DGT).

Nas áreas de implantação das infraestruturas aeroportuárias, tal como consta no relatório, assume-se que o combustível será totalmente eliminado através de uma faixa circundante num raio de 25km, pelo que o valor de “Fração da zona de intervenção que intersesta a zona de perigosidade considerada para a vulnerabilidade territorial” será nulo ( $A_{zi} = 0$ ), mas, no entanto, continua a ser considerado o risco de vulnerabilidade territorial, com o qual concordamos.

Quanto ao enquadramento legislativo, o mesmo encontra-se incompleto e desatualizado.

Assim no Anexo 4 – “Estudos técnicos sobre os condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos”, na página 9, é apresentada uma tabela com a “Legislação nacional relevante: Riscos e Vulnerabilidades Territoriais”. Nesta tabela, no ponto: “Vulnerabilidade a incêndios rurais” é indicada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 65/2006, que aprova o Plano Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios cuja vigência já terminou. A referência a este diploma deve ser substituída pela referência à Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-A/2020, que aprova o Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais e pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 71-A/2021 que aprova o Programa Nacional de Ação do Plano Nacional de Gestão Integrada de Fogos Rurais.

O projeto fica obrigado ao cumprimento de todas as disposições legais e regulamentares em vigor e demais servidões e restrições de utilidade pública, e não preclui nem substitui ou dispensa as demais licenças, autorizações, aprovações ou comunicações exigíveis nos termos vigentes e apenas válidas para a finalidade invocada.

Deve-se ainda salientar que o relatório recorre a informação geográfica oficial.

No âmbito deste contributo, ao estudo efetuado, considera-se apenas necessário rever o enquadramento legislativo de acordo com o indicado anteriormente.”

**3.2.3.** Relativamente ao anexo 2 Estudos Técnicos sobre os Condicionalismos Domínios da Paisagem, Biodiversidade e Património, relativamente aos condicionalismos nos domínios da biodiversidade, áreas



naturais e avifauna, sublinha-se que não é ponderado a ocorrência de valores naturais em áreas exteriores a áreas classificadas, nomeadamente a avifauna.

Em concordância com o referido ao nível do RA, identifica-se a ocorrência de Águia de Bonelli em áreas envolventes às OE previstas, que inclui áreas vitais de nidificação, áreas de alimentação e áreas de dispersão de imaturos desta espécie.

A ponderação incide, essencialmente, em termos de sobreposição com áreas classificadas e áreas de sobreiro (conf. COS 2018), não considerando a informação sobre os valores naturais (habitats e espécies) com ocorrência direta nos polígonos de implantação e faixas de 3km, bem como em áreas envolventes próximas.

Acresce referir sobre o anexo 2:

Páginas	Texto atual	Proposta de texto	Observações/ Comentários
8	“... a Rede Fundamental de Conservação da Natureza, abreviadamente designada por RFCN, é composta pelo Sistema Nacional de Áreas Classificadas, do qual integram as áreas nucleares de conservação da natureza e biodiversidade ...”		Importa considerar também as “áreas de continuidade”, conforme art.º 5.º do RJCNB e n.º 2.4 da Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e Biodiversidade 2030.  Estas áreas de continuidade e conectividade permitem estabelecer ou salvaguardar “...a ligação e o intercâmbio genético de populações de espécies selvagens entre as diferentes áreas nucleares de conservação...” <sup>20</sup> e contribuir “...para uma adequada proteção dos recursos naturais e para a promoção da continuidade espacial, da coerência ecológica das áreas classificadas e da conectividade das componentes da biodiversidade em todo o território, bem como para uma adequada integração e desenvolvimento das atividades humanas, nos termos dos respetivos regimes jurídicos.”  Nesta perspetiva sublinha-se a importância em avaliar se as opções não colocam em causa as funções da Rede Fundamental da Conservação da Natureza.
9	Diretiva Aves		A referência à Diretiva 79/409/CEE (Diretiva Aves) deve ser corrigida para Diretiva 2009/147/CE.
52 e seguintes Ponto 5.3.			A abordagem às Florestas de Sobreiro deve garantir coerência com o anexo 3, na sequência deste acolher as questões acima levantadas.

O acolhimento das questões levantadas ao nível do anexo 2 implica a alteração do PT4 em conformidade.

<sup>20</sup> N.º 2.4 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 55 de 7 de maio de 2018, relativa à Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e Biodiversidade 2030.



Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho Diretivo

Assinado por: **NUNO MIGUEL SOARES BANZA**  
Num. de Identificação: 10580575  
Data: 2024.01.25 15:56:05+00'00'

---

Nuno Banza

Documento processado por computador, nº S-002237/2024

## Comissão Técnica Independente

# **RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA** **3ª fase da AAE: avaliação de opções estratégicas**

## **ORGANIZAÇÕES NÃO GOVERNAMENTAIS AMBIENTAIS**

Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
<p>Aplicação do princípio do poluidor-pagador, através da alteração do Regulamento Geral do Ruído (RGR) de forma a imputar aos gestores de grandes infraestruturas os custos dos impactos negativos causados pelo ruído excessivo. Estes custos poderão ser repercutidos sob certas condições e limites.</p>	<p>Sugestão ultrapassa o mandato da CTI</p>
<p>Importante considerar como se comparam as diferentes opções de localização em relação ao número de pessoas potencialmente expostas a níveis de ruído acima dos legalmente prescritos para zonas sensíveis, usando a informação contida na AAE. Ressalvamos ainda que as fontes de informação consistem de dados de 2022 que, por terem sido recolhidos num ano que ainda teve um número de voos abaixo de 2019 - último ano anterior à pandemia -, não conseguem captar de forma completa o número de pessoas que serão afetadas com a manutenção do AHD.</p>	<p>Concorda-se com a análise. No entanto, a utilização das isófonas relativa as 2019 poderia eventualmente alterar os dados quantitativos da população mas não iria alterar as conclusões apresentadas no RA preliminar.</p>
<p>Indicador em falta “Número de residentes expostos à poluição do ar gerada (NOx e PM10) pela atividade aeronáutica”.</p>	<p>O indicador sugerido foi analisado e consta do Anexo 5 do Relatório Ambiental.</p>
<p>Relevante o impacto nos recursos hídricos, nomeadamente sobre as áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos que desaconselha as opções do CTA, embora possam ser mitigáveis.</p>	<p>Agradece-se o comentário. Sem implicações para o RA.</p>
<p>Em matéria de impacto ecológico, designadamente em relação à avifauna, bem como de afetação de áreas florestais e riscos para o aquífero do baixo Tejo e Sado, Alcochete destaca-se como a mais desfavorável das três ambientalmente viáveis (VNO, CTA, STR) - algo que não é claramente evidenciado no resumo não técnico e na informação agregada apresentada pela CTI, embora esteja presente na documentação técnica</p>	<p>A análise permitiu evidenciar que condicionalismos ambientais referidos são diferentes relativamente à avifauna e à afetação do aquífero baixo Tejo e Sado, nas localizações referidas. Relativamente ao aquífero é verdade que Alcochete é mais vulnerável e assim está avaliado. Os gráficos do RNT são aproximações imagéticas de diferentes indicadores. Ainda assim os resultados são apresentados com maior rigor no Relatório Ambiental.</p>
<p>Deve ser assinalado o facto de não terem sido plenamente considerados os impactos ambientais da ocupação da área pertencente ao CTA para efeitos de desenvolvimento da atividades conexas à atividade aérea, que neste aspeto parece ser, das três, a localização mais desfavorável.</p>	<p>Em qualquer das opções que venha a ser selecionada para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária as atividades conexas terão impactes ambientais, não parece fundamentada a afirmação de que o CTA é a opção mais desfavorável em relação a esta matéria. Em todo o</p>

Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	caso a AAE não se substitui à AIA que irá atender às medidas de mitigação.
<p>O potencial do atual CTA para compensar em termos de corte de árvores e perda de biodiversidade uma hipotética opção por VNO. A área do CTA pode ser usada para compensar impactes da opção VNO, mas o contrário não é verdade, até porque os impactes da construção de um aeroporto no CTA são maiores do que na opção VNO.</p>	<p>Os impactos da construção de um aeroporto no CTA são múltiplos e diversos, uns são mais graves, outros nem por isso, pelo contrário, colocam o CTA como mais favorável, daí a conclusão geral da AAE. O comentário de “os impactes da construção de um aeroporto no CTA são maiores do que na opção VNO” carece de fundamentação pois os impactes não se medem apenas em termos de avifauna e recursos hídricos subterrâneos. Por exemplo, a situação em VNO é igualmente grave em termos de sobreiros e de recursos hídricos superficiais e certamente bem mais grave em termos de ordenamento do território, impactos sociais e culturais. Uma das diretrizes/recomendações é “Assegurar o cumprimento das responsabilidades sociais e ambientais”, que se foca na compensação do impacto de potenciais abates de sobreiros.</p>
<p>De notar que o indicador ‘Áreas integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas afetadas (ha) - Cones de Aproximação e Saída’, tem uma designação que pode induzir em erro, uma vez que se refere à área de Rede Natura interceptada por um círculo de 25 km de diâmetro em torno do ponto central do polígono de implantação de cada uma das localizações, contendo vastas áreas que não serão sobrevoadas a baixa altitude, ou não serão sobrevoadas ou perturbadas de todo. Ou seja, deveriam ter sido considerados os cones propriamente ditos de cada OE, e não um critério genérico que pode enviesar a análise das diferentes OEs</p>	<p>A análise das Áreas Integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas afetadas (em ha) não foi realizada para o buffer de 25km a partir do centróide do polígono de implantação, mas sim para totalidade dos cones de aproximação e saída e em particular as áreas de sobrevoos inferior a 1.000 pés.</p>
<p>Em resumo, em relação aos riscos críticos que identificámos no início da Avaliação Ambiental Estratégica, a localização de Vendas Novas apresenta uma exposição pelo menos 6 vezes menor em relação a todas as outras localizações.</p>	<p>Não é apresentado fundamento nesta pronúncia para a afirmação ‘6 vezes menor em relação a outras localizações’. Este tipo de afirmação num contexto da consulta pública carece de fundamentação para poder ser valorizado e comentado.</p>
<p>No entanto é considerado necessário realizar uma análise qualitativa quanto ao impacto nas áreas de Rede Natura 2000 e sobre os corredores de aves migradoras afetados, sendo que a síntese de indicadores que apresentamos em seguida dá-nos uma imagem da</p>	<p>A análise desenvolvida pela CTI reporta-se a um nível de avaliação estratégica, centrada nos grandes condicionalismos ambientais e não na avaliação do impacto, como a pronúncia refere. Os diversos indicadores usados no âmbito deste critério de avaliação incluem a afetação pela área</p>

Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
<p>muito menor exposição da localização de Vendas Novas aos riscos críticos referidos.</p>	<p>de implantação, pelos 3km envolventes, bem como pelos cones de aproximação e descolagem totais e até mil pés sobre as áreas da rede nacional de áreas protegidas, a rede natura 2000, as ibas e os potenciais corredores migratórios. Os indicadores usados foram extensamente discutidos em sede de mesas temáticas, sessões públicas e workshops promovidos pela CTI onde estiveram presentes representantes das ONGs. Foram também objeto de discussão pública no âmbito do Relatório de Fatores Críticos de Decisão. Como referido, esta análise visou a identificação dos grandes condicionalismos que merecerão depois ser analisados com profundidade ao nível da AIA para a localização que vier a ser selecionada. Metodologicamente, seguiram-se sempre fontes de análise oficiais, de conteúdo e escala semelhantes para todas as OE, por forma a permitir a comparação entre elas. Com exceção dos corredores de movimentos da avifauna, que não têm cartografia específica que reúna as condições que permitam comparações objetivas, pelo que nesse caso, se produziu cartografia própria, baseada nos critérios descritos no Anexo II PT4, Página 87. Mais se sublinha que a importância relativa das áreas decorre da tipologia da sua classificação e foi tratada de forma distinta como pode ser verificado nos mapas e gráficos apresentados. Já a classificação da importância relativa dos valores específicos de cada área, nomeadamente as espécies de aves ou de flora não cabe à CTI nem à avaliação estratégica realizar, isso requer um nível de detalhe que só existirá a nível de AIA.</p>
<p>Pensamos que a opção VNO é ainda menos problemática em termos de biodiversidade relativamente às outras opções, e que isso seria mais visível se a análise for realizada com mais precisão e cuidado.</p>	<p>Os diversos indicadores usados no âmbito deste critério de avaliação incluem a afetação pela área de implantação, pelos 3km envolventes, bem como pelos cones de aproximação e descolagem totais e até mil pés sobre as áreas da rede nacional de áreas protegidas, a rede natura 2000, as ibas e os potenciais corredores migratórios. Os indicadores usados foram extensamente discutidos em sede de mesas temáticas, sessões públicas e workshops promovidos pela CTI onde estiveram presentes representantes das ONGs. Foram também objeto de discussão pública no âmbito do Relatório de Fatores Críticos de Decisão. A análise comparativa dos diversos condicionalismos ambientais foi realizada com o maior cuidado, usando uma metodologia robusta, igual para todas as localizações e usando informação idêntica e oficialmente reconhecida. Os passos</p>



Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
<p>É considerado que existem algumas insuficiências na análise relativa aos fatores relacionados com a biodiversidade, que são mais evidentes nos níveis de análise “Cones de aproximação e saída” e “Cones onde as altitudes atingidas pelas aeronaves são inferiores a mil pés”. No que diz respeito ao descritor “Áreas Classificadas”, não foi tido em conta o tipo de áreas classificadas, nem os principais valores naturais que encerram. Esta informação podia e devia ter sido considerada, porque é uma informação atual, disponível e relevante para a comparação entre opções estratégicas.</p>	<p>metodológicos foram aplicados com inquestionável precisão e adequados a uma avaliação estratégica.</p> <p>Pronúncia não fundamentada relativamente a considerar “que existem algumas insuficiências na análise relativa aos fatores relacionados com a biodiversidade, que são mais evidentes nos níveis de análise “Cones de aproximação e saída” e “Cones onde as altitudes atingidas pelas aeronaves são inferiores a mil pés”.</p> <p>A análise desenvolvida pela CTI reporta-se a um nível de avaliação estratégica, centrada nos grandes condicionalismos ambientais e não na avaliação do impacto, como a pronúncia refere. Os diversos indicadores usados no âmbito deste critério de avaliação incluem a afetação pela área de implantação, pelos 3km envolventes, bem como pelos cones de aproximação e descolagem totais e até mil pés sobre as áreas da rede nacional de áreas protegidas, a rede natura 2000, as IBAs e os potenciais corredores migratórios. Os indicadores usados foram extensamente discutidos em sede de mesas temáticas, sessões públicas e workshops promovidos pela CTI onde estiveram presentes representantes das ONGs. Foram também objeto de discussão pública no âmbito do Relatório de Fatores Críticos de Decisão. Como referido, esta análise visou a identificação dos grandes condicionalismos que merecerão depois ser analisados com profundidade ao nível da AIA para a localização que vier a ser selecionada. Metodologicamente, seguiram-se sempre fontes de análise oficiais, de conteúdo e escala semelhantes para todas as OE, por forma a permitir a comparação entre elas. Com exceção dos corredores de movimentos da avifauna, que não têm cartografia específica que reúna as condições que permitam comparações objetivas, pelo que nesse caso, se produziu cartografia própria, baseada nos critérios descritos no Anexo II PT4, pg 87. Mais se sublinha que a importância relativa das áreas decorre da tipologia da sua classificação e foi tratada de forma distinta como pode ser verificado nos mapas e gráficos apresentados. Já a classificação da importância relativa dos valores específicos de cada área, nomeadamente as espécies de aves ou de flora não cabe à CTI nem à avaliação estratégica realizar, isso requer um nível de detalhe que só existirá a nível de AIA</p>

Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Os diversos indicadores usados no âmbito deste critério de avaliação incluem a afetação pela área de implantação, pelos 3km envolventes, bem como pelos cones de aproximação e descolagem totais e até mil pés sobre as áreas da rede nacional de áreas protegidas, a rede natura 2000, as ibas e os potenciais corredores migratórios. Os indicadores usados foram extensamente discutidos em sede de mesas temáticas, sessões públicas e workshops promovidos pela CTI onde estiveram presentes representantes das ONGs. Foram também objeto de discussão pública no âmbito do Relatório de Fatores Críticos de Decisão. A análise comparativa dos diversos condicionalismos ambientais foi realizada com o maior cuidado, usando uma metodologia robusta, igual para todas as localizações e usando informação idêntica e oficialmente reconhecida.</p>
<p>Relativamente ao descritor “Avifauna e respetivos corredores de movimentos da avifauna” a abordagem poderia ter sido feita de forma mais precisa e mais cautelosa. Tal como referido anteriormente, também as IBA (<i>Important Bird Areas</i>) contêm diferentes grupos de espécies de aves, com requisitos ecológicos diferentes e vulnerabilidade diferente há implantação de um aeroporto. Não podem ter todas igual peso.</p> <p>Na análise dos corredores de movimentos de avifauna, a CTI deveria na nossa opinião ter sido mais precaucionária relativamente à definição do corredor de ligação entre as grandes zonas húmidas, que são o estuário do Tejo e do Sado.</p> <p>A ligação entre estas duas zonas húmidas é certamente muito grande, envolvendo grande número de espécies, algumas delas muito abundantes, em movimentos de vários tipos (circadianos, sazonais ou outros). A existência de vários vales fluviais de grandes dimensões que desaguam na margem esquerda do Tejo (como o vale do Sorraia e a várzea de Samora) aumentam a largura potencial deste corredor para oriente, para cima do espaço ocupado pela opção CTA. À medida que vão surgindo novos dados científicos de movimentos de aves entre os estuários do Tejo e Sado, torna-se mais evidente que este corredor é mais amplo do que o definido nesta AAE.</p>	<p>A análise desenvolvida pela CTI reporta-se a um nível de avaliação estratégica, centrada nos grandes condicionalismos ambientais e não na avaliação do impacto a nível de espécies, como a pronúncia refere. Os diversos indicadores usados no âmbito deste critério de avaliação incluem a afetação pela área de implantação, pelos 3km envolventes, bem como pelos cones de aproximação e descolagem totais e até mil pés sobre as áreas da rede nacional de áreas protegidas, a rede natura 2000, as ibas e os potenciais corredores migratórios. Os indicadores usados foram extensamente discutidos em sede de mesas temáticas, sessões públicas e workshops promovidos pela CTI onde estiveram presentes representantes das ONGs. Foram também objeto de discussão pública no âmbito do Relatório de Fatores Críticos de Decisão. Foi já explicado nessa altura que o nível de avaliação em AAE não pode comportar um nível de avaliação em detalhe de tipologia de espécies. Como referido, esta análise visou a identificação dos grandes condicionalismos que merecerão depois ser analisados com profundidade ao nível da AIA para a localização que vier a ser selecionada.</p> <p>Metodologicamente, seguiram-se sempre fontes de análise oficiais, de conteúdo e escala semelhantes para todas as OE, por forma a permitir a comparação entre elas. Com exceção dos corredores de movimentos da avifauna, que não têm cartografia específica que reúna as condições que permitam comparações objetivas, pelo que nesse caso, se produziu cartografia própria, baseada nos critérios descritos no Anexo II PT4,</p>

Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
<p>Ao proceder deste modo, a CTI favorece incorrectamente a opção CTA relativamente às outras, principalmente em comparação com STR. É preciso não esquecer que caso o CTA não fosse uma área militar, muito provavelmente estaria incluído na ZPE do Estuário do Tejo, e então seria muito mais evidente a importância do espaço ocupado pela opção CTA para as aves e movimentos das aves.</p>	<p>Página 87. E considera a CTI que já foi bastante cauteloso face à imprecisão existente. Mais se sublinha que a importância relativa das áreas decorre da tipologia da sua classificação e foi tratada de forma distinta como pode ser verificado nos mapas e gráficos apresentados. Já a classificação da importância relativa dos valores específicos de cada área, nomeadamente as espécies de aves ou de flora não cabe à CTI nem à avaliação estratégica realizar, isso requer um nível de detalhe que só existirá a nível de AIA</p> <p>Não aceitamos de todo que a análise desenvolvida pela CTI com os pressupostos, transparência da metodologia usada, tipologia e equivalência de informação para as localizações, possam de alguma forma favorecer qualquer opção estratégica. Afirmar que o CTA estaria muito provavelmente incluído na ZPE do Estuário do Tejo se não fosse uma área militar é uma afirmação que carece de fundamentação, e não está reconhecido em documentos oficiais. O aprofundamento dos valores e especificidades das áreas classificadas deverá ser feito ao nível da AIA.</p>
<p>Também relativamente ao descritor "Florestas e SAF de sobreiro" parece haver uma subvalorização dos impactos negativos das opções com CTA, relativamente às opções com VNO e STR. É preciso não esquecer que as florestas de sobreiro não são todas iguais. Variam na densidade de árvores, na idade das mesmas, estado fitossanitário e sobretudo na gestão humana de que são alvo. Para uma análise precisa, não é conveniente misturar Florestas com "Superfícies agro-florestais de sobreiro".</p> <p>Salienta-se que grande parte das florestas de sobreiro nas imediações do CTA são florestas certificadas, sem uso agrícola, e com grandes valores naturais, incluindo a nidificação de predadores de topo, como a águia-perdigueira (<i>Aquila fasciata</i>), a águia-cobreira (<i>Circaetus gallicus</i>) e o açor (<i>Accipiter gentilis</i>). Ao analisar conjuntamente florestas e superfícies agro-florestais de sobreiro, esta AAE acaba por amenizar o impacto da opção CTA sobre este descritor em comparação com VNO e STR.</p>	<p>A análise, ao nível da área, em hectares, distingue áreas de "florestas de sobreiros" e "SAF de sobreiro" (Anexo II do PT 4 - Quadros 21 e 22). A estimativa do número de sobreiros também atribui densidades diferentes, consoante áreas de "floresta de sobreiros" e "SAF de sobreiro" (Anexo III do PT 4 - Quadro 4). Devida à reduzida dimensão de "SAF de sobreiro" ocorrente no polígono do CTA (1,5 hectares), aplicou-se a densidade das áreas classificadas por "florestas de sobreiro". No CTA, a área de Florestas de sobreiro representa 99,8% da área analisada e o SAF representa 0,2%.</p>

Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
<p>Pelo exposto, poderemos concluir que uma análise mais cuidadosa nos descritores relacionados com a biodiversidade permitiriam verificar que a opção CTA não é tão benévola como sugere a análise apresentada.</p> <p>Certamente a opção CTA é muito mais problemática em termos de proteção da biodiversidade e dos serviços dos ecossistemas do que VNO, e talvez até do que STR.</p> <p>Ou seja, do ponto de vista dos descritores “Áreas naturais” e “Montados” a opção CTA é colocada erradamente ao mesmo nível da opção VNO. O impacto da opção CTA sobre as áreas naturais é muito maior do que na opção VNO, e o impacto de VNO sobre florestas e montados de sobro é muito menor do que na opção CTA.</p>	<p>No Relatório Ambiental, o capítulo 8.4. sintetiza cada OE em relação a cada Fator Crítico de Decisão e Critério de Avaliação. No Relatório Síntese do PT4 e respetivos anexos apresenta uma análise mais pormenorizada do critério de avaliação Biodiversidade.</p>
<p>Deve ser assinalado que deve evitar-se ao máximo o abatimento de espécies de árvores autóctones que não seja estritamente necessário para a execução da obra tendo obrigatoriamente que ser compensado através da plantação e gestão até à idade adulta de um número de espécimes pelo menos uma vez e meia aqueles que tiverem inevitavelmente que ser abatidos.</p>	<p>Uma das diretrizes/recomendações é “Assegurar o cumprimento das responsabilidades sociais e ambientais”, que se foca na compensação do impacto de potenciais abates de sobreiros.</p>
<p>Em matéria de cidade aeroportuária, os investimentos necessários foram pouco explorados em qualquer das localizações. Em especial, deve ser assinalado o facto de não terem sido plenamente considerados os impactos ambientais da ocupação da área pertencente ao CTA para efeitos de desenvolvimento da actividades conexas à atividade aérea, que neste aspecto parece ser, das três, a localização mais desfavorável.</p>	<p>A localização e configuração da cidade aeroportuária, nomeadamente as atividades logísticas associadas, dependerá do plano diretor do aeroporto na localização escolhida, da disponibilidade dos tecidos urbanos existentes para as acomodar e dos condicionalismos ambientais e de riscos nas áreas envolventes. A avaliação estratégica destes condicionalismos foi feita através da análise da faixa dos 3km envolventes ao polígono de implantação em cada opção estratégica. Ver Anexo 1 PT4.</p>
<p>Tendo em conta o conjunto dos indicadores relativos à saúde humana e viabilidade ambiental a localização de Vendas Novas apresenta muito maiores vantagens em relação à segunda melhor colocada tanto em termos quantitativos como em termos qualitativos, o que não é compensada pelo posicionamento menos meritório nos outros Factores Críticos de Decisão</p> <p>dadas as distâncias relativas. Como foi sublinhado antes, esta vantagem é sempre pelo menos 6 vezes maior em relação à</p>	<p>A avaliação dos indicadores dos critérios de avaliação neste domínio foi realizada em termos quantitativos. A análise realizada mostra efetivamente que VNO apresenta mais vantagens no que diz respeito à saúde humana, e na afetação de áreas naturais ou corredores de migração da avifauna. Contudo, isto não se verifica em relação a todos os indicadores, a afetação de recursos hídricos superficiais e REN é também, se não mais, complexa em VNO.</p>

Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
<p>segunda localização melhor posicionada quando falamos dos riscos críticos por nós identificados desde o início deste processo. Em relação às outras duas opções consideradas viáveis ambientalmente, e de notar a desvantagem qualitativamente significativa do CTA relativamente às aves migradoras e à proximidade a áreas naturais relevantes, e quantitativamente muito relevante em relação ao nível de afetação potencial dos recursos hídricos, embora a população humana afetada seja significativamente superior em Santarém.</p>	<p>Não é apresentado fundamento nesta pronúncia para a afirmação 'esta vantagem é sempre pelo menos 6 vezes maior em relação à segunda localização melhor posicionada'. Este tipo de afirmação num contexto da consulta pública carece de fundamentação para poder ser valorizado e comentado.</p> <p>Ao contrário do que é afirmado, de acordo com a análise efetuada a afetação de corredores migratórios de avifauna se mostra residual, pelo menos ao nível da primeira e segunda pistas. Importa ainda referir que a opção de STR também é prejudicada pela afetação de corredores de migração de avifauna pelos cones de aproximação.</p>
<p>Temos dúvidas sobre se a ligação ferroviária pela margem esquerda não deva ser atribuída, pelo menos parcialmente às OE3 e OE6, uma vez que ela não serve para reduzir o tempo de viagem entre Lisboa e Porto, antes para criar redundância nessa ligação com tempos de viagem mais longos e a servir a localização aeroportuária designada de CTA.</p>	<p>Como é sabido, a rede de AV prevista no PFN contempla não só as ligações diretas entre as cidades do Porto e de Lisboa, tirando partido da quadruplicação da linha do Norte entre o Carregado e Lisboa Oriente, como a construção de uma nova linha AV, igualmente entre o Carregado e Lisboa, para a qual apresenta duas opções, com traçados a nascente e a poente, sendo que a primeira, a nascente, entroncará na LAV Lisboa Madrid. Esta linha por nascente, contornando a ZPE, poderá vir a servir o aeroporto no CTA, caso o governo opte por esta localização como também, numa perspetiva mais abrangente de Ordenamento do Território, irá permitir ligações diretas Norte – Sul (à semelhança da A13 na rede rodoviária), sem sobrecarregar, pelo contrário, aliviando o núcleo central da AML. Esta ligação Norte - Sul passa a ser uma ligação estratégica do nosso sistema ferroviário nacional. Pelo contrário, como alternativa à ligação Porto - Lisboa, esta ligação tem óbvios inconvenientes agravando a distância e o tempo de percurso. Em termos de custos, o traçado por nascente apresenta um valor de investimento inferior ao traçado por poente (estimativas IP). É, no entanto, nosso entendimento que estas ligações fazem parte do PFN (como o cartograma do PFN reproduzido no nosso relatório evidencia) e, portanto, não devem os seus custos serem imputados a qualquer das OE em avaliação.</p>
<p>No caso das soluções advogadas para a OE7, não vemos razão para a extensão das ligações rodoviárias propostas, bastando, a nosso ver, uma ligação única à N4 que circunda o polígono a norte.</p>	<p>Admitimos que as ligações rodoviárias estudadas para a OE7 possam vir a sofrer melhoramentos na fase posterior de desenvolvimento do projeto. De qualquer modo, não é a extensão da solução preconizada no RA que tem qualquer efeito sobre a avaliação dos méritos ou deméritos desta OE.</p>

Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
<p>Se tomarmos como bons estes considerandos, muito provavelmente teríamos uma avaliação em termos de custo das acessibilidades mais favorável a Santarém e Vendas Novas, o que não é surpreendente dada a sua proximidade a infraestruturas de transporte já existentes, sendo que no caso de Vendas Novas haveria a vantagem adicional de por um custo moderado em termos relativos ser estabelecida uma estação enterrada com serviços ferroviários convencionais e de alta velocidade, elevando a funcionalidade e o nível de integração aero-ferroviária.</p>	<p>Concordamos que o estabelecimento de uma estação enterrada com serviços ferroviários convencionais e de alta velocidade, aumenta a funcionalidade e o nível de integração aero-ferroviária, valorizando todas as OE em que tal é fisicamente possível. Gostaríamos ainda de acrescentar que quando se comparam os custos de uma nova infraestrutura aeroportuária (mesmo que apenas com uma pista) com os custos das acessibilidades rodo e ferroviárias, estes últimos custos são muito pouco relevantes em qualquer das localizações em avaliação nesta AAE.</p>
<p>Julgamos fundamental assinalar que as variantes e ferroviárias que intersem áreas de Rede Natura 2000 devem ser corrigidas ou desconsideradas, sendo altamente desaconselhável procurar alterar delimitações atuais das áreas de Rede Natura 2000 dado que é altamente provável que a Comissão Europeia recuse tal proposta, e a elevada morosidade de tal processo.</p>	<p>Concordamos igualmente que os traçados das ligações ferroviárias, designadamente nas OE3 e OE6, deverão respeitar os limites das áreas integradas na Rede Natura 2000. Aliás, a própria IP, apresenta um dos traçados (que designa por S2), referenciado no Relatório Síntese do PT3, que contorna a Rede Natura 2000 (ZPE) e que serviu de base à nossa opção de derivação, para permitir uma estação de passagem no CTA.</p>
<p>Passando a analisar os indicadores de viabilidade de instalação serviços públicos de transporte de alta capacidade e frequência que permitirão aumentar a quota modal de transporte público o que é particularmente favorável à economia de recursos e energia e à necessária transformação do modelo de mobilidade de acesso à infraestrutura aeroportuária. Neste caso, embora Santarém, esteja melhor posicionado em relação à possibilidade de estabelecimento de serviços ferroviários convencionais, globalmente a OE7 apresenta melhores condições para o estabelecimento de serviços de transporte público rodoviários e ferroviários dada a sua localização junto a vias descongestionantes.</p>	<p>Concordamos com a afirmação.</p>
<p>No sentido de aumentar a quota modal do transporte público no acesso à solução aeroportuária menos desfavorável em termos ambientais, e assim reduzir emissões e melhorar a eficiência energética e material, é extremamente importante implementar em cooperação e no interesse da redução do impacto ambiental das companhias aéreas, sistemas de check-in em pelo menos uma das</p>	<p>Concordamos pelas razões apontadas, e iremos incluir nas nossas recomendações a proposta de implementar sistemas de check-in nas estações ferroviárias mais centrais da AML.</p>



Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
estações ferroviárias com maiores móveis centralidade em relação à AML.	
Se considerarmos a multiplicidade de modos de transporte e a proximidade traduzida em tempos de viagem até às áreas centrais da AML, verificamos que a OE5 é claramente a mais desvantajosa, enquanto as duas soluções consideradas viáveis apresentam tempos de viagem de comboio muito semelhantes à solução mais próxima do centro de Lisboa que, a nosso ver, é o indicador mais significativo, não apenas por razões ambientais, mas igualmente por razões de eficiência e eficácia do sistema de transporte terrestre dos passageiros aéreos, até porque não foram considerados os tempos de viagem em veículos rodoviários em condições de congestionamento e considerando ainda o tempo e o custo do estacionamento.	Concordamos com a afirmação.
A pegada carbónica apurada para as diferentes opções, embora não tenha relação linear com a distância a que cada uma delas se encontra das zonas centrais dadas as diferentes quotas modais, parece não ter em conta a necessidade de cumprir a Lei de Bases do Clima e o acordo de Paris que terão certamente impacto na eletrificação do sistema de transportes. Tal constatação não deixa, no entanto, de nos levar a considerar a necessidade de adotar medidas ativas que aumentem a propensão para a utilização de transportes públicos no acesso ao aeroporto nomeadamente a limitação severa do número de lugares de estacionamento disponíveis.	No cálculo da pegada carbónica tivemos em consideração a previsível eletrificação crescente da frota automóvel e os aumentos de eficiência dos sistemas de transportes públicos rodo e ferroviários. No entanto, aceitamos que tal possa não ser suficiente para se virem a cumprir as metas da descarbonização. Com o desenvolvimento do projeto aeroportuário da OE escolhida pelo governo, e em sede de Estudo de Impacte Ambiental, haverá então lugar a propor medidas ativas que desincentivem a utilização do transporte individual, de que é exemplo a referida redução dos lugares de estacionamento
Os indicadores de centralidade e de disponibilidade de população qualificada e de solos para a implantação de actividades conexas à atividade aeroportuária foram apurados com base na distância-tempo em veículo rodoviário ligeiro, e tendo fundamentalmente em conta a isócrona de 30 m em relação ao aeroporto desprezando as isócronas até pelo menos aos 90 minutos e tendo em conta os diferentes modos de transporte e respetiva distribuição modal associada, que embora tenham menor importância relativa, podem captar de forma mais realista o	As isócronas de 30 minutos, definidas no contexto do trabalho desenvolvido pelo PT3, não representam “zonas de influência” das várias localizações aeroportuárias e muito menos “fronteiras de mercado”. O objetivo das isócronas é apenas o de definir um limite para o território considerado como “envolvente próxima” de cada localização, através de um critério igual para todas elas. Por envolvente próxima, entendemos o território com maior probabilidade de localização de funções associadas ou de apoio ao aeroporto, e onde é expectável que resida o grosso da força de trabalho necessária, tanto para o aeroporto como para as funções a ele

Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
<p>posicionamento das diferentes opções estratégicas. A ser adoptada a forma de medida dos indicadores em análise, talvez as posições relativas não mudassem mas a distância relativa entre cada um deles encurtar-se-ia certamente.</p>	<p>associadas. A escolha do limite temporal de 30 minutos, prende-se com o facto de esse valor ser muito próximo do tempo médio das viagens pendulares casa-trabalho na UE (que é de 27 minutos, segundo o Eurostat). Em Portugal, tal valor é até bastante inferior a 30 minutos (concretamente, 21 minutos). Ver <a href="https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_place_of_work_and_commuting_time_statistics">https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_place_of_work_and_commuting_time_statistics</a>.</p>
<p>De qualquer maneira estes indicadores reagem de forma dinâmica à localização da infraestrutura aeroportuária, podendo ser mais facilmente adoptadas medidas de mitigação e compensação em relação aos efeitos e às condicionantes limitantes. Cabe aqui referir a extremamente importância de controlar de forma activa os mecanismos especulativos, usando para isso todos os instrumentos administrativos, fiscais e os instrumentos de planeamento e ordenamento de âmbito nacional que estejam disponíveis ou criando novos se necessário, de modo a facilitar, diminuindo os custos de contexto, a migração e o desenvolvimento das actividades conexas à atividade aeroportuária. A este propósito constata-se que a pré-existência de um corredor urbano definido e estruturado em torno de um eixo ferroviário fornece o contexto favorável ao desenvolvimento ordenado de um sistema de cidades que se relacionem de forma eficiente e estructurem uma conurbação de actividades económicas e sociais que beneficiam da proximidade ao aeroporto, neste aspecto deve referir-se que tanto Santarém como Vendas Novas se encontram bem posicionados com vantagem para Vendas Novas.</p>	<p>Concordamos com a importância da adoção de instrumentos de planeamento e ordenamento do território eficazes e eficientes no controlo da especulação imobiliária. O RA apresenta a este respeito algumas recomendações, à escala municipal e regional, que deverão ser aprofundadas em sede posterior de EIA, uma vez escolhida a localização para o novo aeroporto.</p>
<p>Em conclusão, à excepção de Santarém, as distâncias-tempo, em transporte público ferroviário não apresentam diferenças significativas entre as diferentes opções analisadas. Isto é particularmente relevante por que se trata de um modo, que circulando em canal próprio, não está sujeito a congestionamento e pode, na presença de sistemas de gestão de bagagem ágeis e eficazes, mitigar de forma severa o efeito da distância física.</p>	<p>Concordamos com a afirmação, mas chamamos à atenção que não basta termos ligações rápidas em transporte público ferroviário que tornem razoáveis os tempos de deslocação, mesmo nas localizações mais afastadas da cidade de Lisboa. Importa igualmente verificar se tais ligações têm condições para operarem com elevados níveis de frequência, compatíveis com as expectativas dos utentes e o funcionamento normal de uma infraestrutura aeroportuária.</p>



Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
<p>Em matéria de acessibilidades, consideramos que o descritor mais importante é a acessibilidade em transporte público, em especial a ferrovia convencional, com indicadores como tempo de viagem, frequência e fiabilidade para os principais destinos terrestres — algo que consta na documentação técnica mas não tem expressão na informação agregada apresentada pela CTI. Além disso, os custos de novas acessibilidades relacionadas directamente com o aeroporto devem ser imputados a cada uma das opções, o que torna as opções que incluem o CTA numa solução significativamente mais desfavorável do que Vendas Novas e especialmente Santarém;</p>	<p>Relativamente ao primeiro aspeto (importância da ferrovia nos vários modos de transporte), respeitamos a opinião aqui expressa, mas temos de reconhecer face à evidência da literatura da especialidade e da prática no espaço europeu em que nos inserimos, que haverá sempre uma percentagem significativa de pessoas que, pelas mais diversas razões, irá optar pelo transporte rodoviário individual (público ou privado) para se deslocar de e para o aeroporto. Desta forma não admira que no cômputo global dos 18 indicadores que serviram de base à nossa análise, não sobressaia nenhuma dimensão mais específica, como a referida no comentário. Relativamente ao segundo aspeto - imputação de custos das acessibilidades às diversas OE - já justificamos a nossa opção de cálculo na resposta a um comentário acima.</p>
<p>Em matéria de cidade aeroportuária, os investimentos necessários foram pouco explorados em qualquer das localizações. Em especial, deve ser assinalado o facto de não terem sido plenamente considerados os impactos ambientais da ocupação da área pertencente ao CTA para efeitos de desenvolvimento das actividades conexas à atividade aérea, que neste aspecto parece ser, das três, a localização mais desfavorável.</p>	<p>Da análise das várias propostas ressaltou, em comum, que continham pouca ou nenhuma informação sobre os princípios da sua organização urbana e, muito menos, sobre o seu planeamento, programação e projeto. Tal é compreensível ao nível de uma avaliação ambiental estratégica. Neste contexto, no âmbito do FCD2 – Acessibilidades e Território, desenvolveu-se uma reflexão orientada para as áreas envolventes às localizações aeroportuárias em análise, incidindo sobre as suas características territoriais, socioeconómicas e sobre os respetivos sistemas de planeamento municipal, com destaque para a figura do PDM. Deste modo procedeu-se à avaliação das referidas áreas envolventes quanto às suas capacidades instaladas e potencial de transformação de vir a responder às complexas e multifacetadas solicitações que a progressiva construção de um aglomerado aeroportuário necessariamente comporta. É que a experiência urbanística comparada demonstra que o sucesso da emergência de novos aglomerados urbanos depende, em larga medida, de pré-existências que, funcionando como âncoras de desenvolvimento, aceleram a transformação e, o mais difícil, a construção social de uma identidade territorial.</p> <p>O Anexo II do PT4 indica a extensão do traçado das acessibilidades ferroviárias (em km) que interseta áreas classificadas, incluindo áreas da Rede Natura 2000. A “desconsideração ou correção” das acessibilidades</p>

Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>ferroviárias devem ser objeto de estudo em fase posterior, a nível de avaliação de projeto.</p> <p>Em matéria de cidade aeroportuária não foi considerada porque está dependente da solução a adotar.</p> <p>Ainda assim, foi realizada a análise numa faixa envolvente de 3 km do polígono de implantação em cada OE por forma a identificar os grandes condicionalismos ambientais.</p>

## Contributo de 9 ONGAs para a consulta pública da Avaliação Ambiental Estratégica para o Novo Aeroporto de Lisboa

Lisboa, 26 de janeiro de 2024

### Resumo

As Organizações Não-Governamentais de Ambiente (ONGAs) congratulam a Comissão Técnica Independente (CTI) pela condução do processo de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), de forma transparente, aberto à participação e envolvimento da sociedade civil, e que compara as diferentes soluções face aos riscos críticos que identificámos.

Em particular, consideramos da maior relevância a consideração de outras soluções que não apenas as inicialmente contempladas na Resolução de Conselho de Ministros n.º 89/2022, tendo-se refletido na identificação de opções menos danosas para o ambiente e a saúde humana.

As ONGAs mantêm a sua posição de contestar técnica e legalmente as opções estratégicas que incluem a localização de um aeroporto na Base Aérea n.º 6 (BAE) na solução para o NAL, dados os riscos que esta localização acarreta em termos ambientais, de saúde pública e de segurança das operações aeroportuárias, o que é amplamente corroborado pela vasta quantidade e qualidade de informação que a CTI compilou e analisou.

As ONGAs aceitam ainda genericamente as recomendações finais em relação às opções consideradas ambientalmente inviáveis. Consideramos o cenário de procura moderado como o mais desejável e realista face à crise climática sem precedentes, e propomos a adopção de medidas para otimizar o cronograma de execução de modo a reduzir o tempo total de implementação da solução ambientalmente menos problemática.

Finalmente, consideramos imprescindível, a bem da saúde e bem-estar de quem é afetado pelos impactos ambientais negativos do AHD, adotar medidas imediatas de mitigação nomeadamente aplicar as conclusões do GT sobre voos noturnos, realizar Avaliação de Impacto Ambiental das obras preconizadas para o AHD, e aplicar taxas de ruído correspondentes aos custos apurados até ao momento.

## 1. Enquadramento

As Organizações Não Governamentais de Ambiente que subscrevem este contributo para a consulta pública solicitaram junto dos tribunais portugueses a invalidade da Declaração de Impacto Ambiental do Aeroporto do Montijo e respectivas acessibilidades. Para além de procurarem impedir uma solução aeroportuária manifestamente inviável do ponto de vista ambiental e da segurança aeronáutica, procuraram também promover publicamente a necessidade - legal - de realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica independente, transparente, aberta a novas soluções e rigorosa do ponto de vista científico.

Consideramos que o trabalho desenvolvido pela Comissão Técnica Independente (CTI) foi realizado de forma transparente, aberto à participação e envolvimento da sociedade civil, tendo várias das sugestões por nós apresentadas sido tidas em conta. Além disso, destacamos o facto de a CTI ter considerado outras opções tecnicamente viáveis que não apenas as indicadas na Resolução de Conselho de Ministros n.º 89/2022, o que permitiu identificar as soluções menos desfavoráveis em termos ambientais.

No âmbito deste processo, estas ONGAs propuseram critérios de viabilidade, fatores críticos de decisão e indicadores que foram, de forma geral, tidos em conta para comparar as diferentes opções.

Não obstante, encontramos nos documentos colocados em consulta pública algumas fragilidades, e apresentamos sugestões de melhoria da análise contida nos mesmos, de forma a contribuirmos para que a comparação das soluções reflita fidedignamente o seu potencial impacto nos sistemas ecológicos, saúde humana, e o seu papel na eficiência global do sistema de transportes.

## 2. Análise setorial

### 2.1. Estudo de Procura

Os estudos apresentados são baseados essencialmente na experiência passada e nas expectativas de curto/médio prazo dos sectores da aviação e do turismo. Incorporam o risco de ocorrência de eventos como crises económicas e mesmo a novas crises pandémicas. Mas **a crise climática não tem precedente histórico, pelo que nem as suas consequências, nem as políticas necessárias para a mitigar podem ser comparadas a eventos episódicos ocorridos na história da aviação civil. Este facto leva-nos, de forma prudente, a considerar como cenário de referência mais seguro o cenário que é considerado moderado** no anexo 1 dos Estudos de Procura Aeroportuária e nos Acessos Terrestres Relatório Síntese. As razões que nos conduzem a esta conclusão são as seguintes:

1. Embora exista legislação europeia muito mais robusta do que aquela que existia antes da aprovação dos sucessivos pacotes legislativos europeus em resposta ao surgimento do sentimento de emergência climática, sendo exemplo disso a total integração do sector da aviação no EU Emission Trade System (EU ETS) e a incorporação com metas obrigatórias de combustíveis sintéticos até 2050, existe ainda muita incerteza quanto à real capacidade da indústria de produção de combustíveis de disponibilizar as quantidades necessárias para dar resposta a cenários de procura demasiado ambiciosos
2. O cenário do Eurocontrol, como outros cenários do setor da aviação, incorpora um uso elevado de biocombustíveis avançados, sobre os quais subsistem muitas dúvidas quanto à disponibilidade de matéria prima, e o recurso intensivo a técnicas de captura e armazenamento seguro de carbono cuja fiabilidade, viabilidade e escalabilidade está ainda, a nosso ver, por demonstrar.
3. O mesmo cenário do Eurocontrol<sup>1</sup> não tem em linha de conta os efeitos climáticos de emissões não carbónicas, cujo impacto se calcula possa ser de pelo menos 1,9 vezes superior às emissões de CO<sub>2</sub>

Dito isto, passamos à análise dos Estudos de Procura Aeroportuária para as diferentes soluções em presença.

Embora o modelo de procura esteja assente no pressuposto de que a proximidade entre o Aeroporto e o centro da área urbana que serve determina o volume de tráfego esperado - o que da análise de dados relativa a mais de 70 aeroportos europeus entre 2009 e 2019 não foi possível confirmar<sup>2</sup> - no anexo 1 pode constatar-se que, exceptuando as localizações que com elevada probabilidade ficarão fortemente congestionadas antes de 2050, a localização com maior procura potencial, em todos os cenários, é a da OE7 (VNO)<sup>3</sup>, embora de forma pouco significativa.

<sup>1</sup> <https://www.eurocontrol.int/press-release/eurocontrol-2050-air-traffic-forecast-showing-aviation-pathway-net-zero>

<sup>2</sup> [https://drive.google.com/file/d/12EpzZ0gKs\\_JaR5wYJ6QOPFJAObMt5\\_CK/view](https://drive.google.com/file/d/12EpzZ0gKs_JaR5wYJ6QOPFJAObMt5_CK/view)

<sup>3</sup> <https://aeroparticipa.pt/relatorios/PT1-Anexo2.pdf>, pp.31

Tabela 12 | Fluxos projetados para 2050 para as diferentes localizações e segmentos para a projeção central (milhares de passageiros/ano)

	Ano 2050		Curva de Projeção			Central	
	Em trânsito	Visit. Amig & Fam.	Resid	Visit. Lazer	Visit. Negoc	Total	% de AHD
<b>AHD</b>	27 165	9 388	24 550	17 124	6 472	<b>84 700</b>	
CTA	27 165	9 388	21 456	15 928	5 906	79 844	94%
STR	27 165	9 388	21 598	14 442	6 451	79 045	93%
VNP	27 165	9 388	21 535	16 628	5 797	80 513	95%
MTJ	27 165	9 388	23 482	17 068	6 248	83 351	98%

Tabela 13 | Fluxos projetados para 2050 para as diferentes localizações e segmentos para a projeção moderada (milhares de passageiros/ano)

	Ano 2050		Curva de Projeção			Moderada	
	Em trânsito	Visit. Amig & Fam.	Resid	Visit. Lazer	Visit. Negoc	Total	% de AHD
<b>AHD</b>	21 141	7 306	19 106	13 327	5 037	<b>65 916</b>	
CTA	21 141	7 306	16 698	12 396	4 597	62 137	94%
STR	21 141	7 306	16 808	11 239	5 021	61 515	93%
VNP	21 141	7 306	16 759	12 941	4 511	62 658	95%
MTJ	21 141	7 306	18 274	13 283	4 862	64 866	98%

Tabela 14 | Fluxos projetados para 2050 para as diferentes localizações e segmentos para a projeção forte (milhares de passageiros/ano)

	Ano 2050		Curva de Projeção			Forte	
	Em trânsito	Visit. Amig & Fam.	Resid	Visit. Lazer	Visit. Negoc	Total	% de AHD
<b>AHD</b>	34 662	11 978	31 325	21 850	8 259	<b>108 074</b>	
CTA	34 662	11 978	27 378	20 323	7 536	101 877	94%
STR	34 662	11 978	27 558	18 428	8 232	100 858	93%
VNP	34 662	11 978	27 478	21 217	7 396	102 731	95%
MTJ	34 662	11 978	29 962	21 778	7 972	106 352	98%

É no entanto necessário assinalar, como se faz neste estudo, que VNO é a localização mais bem posicionada para atrair passageiros vindos da região da Extremadura, em Espanha, que possui uma população total semelhante ao conjunto do Alentejo e Algarve e contém um importante polo turístico centrado na cidade de Mérida, o que certamente contribuirá para acentuar o melhor posicionamento relativo da OE7.

A OE5 (STR) tem uma capacidade marginal de atrair maior número de residentes e viagens de negócios, mas isso dá-se previsivelmente à custa do Aeroporto Sá Carneiro, uma vez que a área de influência deste Aeroporto se pode estender desde a Corunha até Coimbra e com elevada probabilidade conflituária com a localização de Santarém tornando o sistema aeroportuário nacional mais desequilibrado e atrofiando o seu polo a norte. A este propósito é importante salientar que existem fundadas dúvidas sobre a manutenção da importância futura das viagens de negócios como

ilustra o último relatório da campanha Travel Smart que monitoriza a dimensão das viagens aéreas das principais empresas cotadas nos mercados europeus e norte-americano<sup>4</sup>

De qualquer modo, e como do ponto de vista aeronáutico a possibilidade de o aeroporto de Santarém evoluir para uma infraestrutura única eficiente é inexistente, centremos a nossa atenção nas duas opções viáveis e nos factores que restringe a sua procura potencial.

Os fatores identificados no estudo são essencialmente quatro: falta de capacidade até à entrada em actividade da primeira pista ou no caso das soluções que que envolvem Portela e Montijo em conjunto por incapacidade de expansão de capacidade; perda por legado de asfixia, que aumenta em função do tempo para colocar em operação a primeira pista de uma qualquer solução; perda por realocação; perda de passageiros em trânsito devido a operação dual.

A respeito destas condicionantes, gostaríamos de salientar que a perda de passageiros por falta de capacidade aeroportuária deve, pelo menos a década em curso, ser temperada por condicionantes do lado da capacidade de carga turística que dão sinais de não ter o grau de flexibilidade necessária para acompanhar o aumento da procura, nomeadamente nos constrangimentos relativos à capacidade de alojamento, à resposta dos sistemas de mobilidade ou às pressões sobre sistemas ecológicos sensíveis.

Mesmo tendo em conta as restrições identificadas e embora as diferenças não sejam significativas, a OE 7 é aquela que apresenta, entre as opções viáveis, a menor perda de passageiros face ao cenário de referência sem restrições, se considerarmos o cenário moderado que julgamos ser o menos arriscado face às razões atrás apontadas.<sup>5</sup> Mas será aquele que apresenta melhor acessibilidade, face a um modelo de mobilidade menos exigente em recursos e energia? E a sua territorialização implica rupturas significativas face aos corredores urbanos e infraestruturais actualmente existentes evitando a dispersão urbana e as suas consequências ambientais e na utilização eficiente de recursos?

## 2.2. Fatores Críticos de Decisão

### 2.2.1. Fator Crítico 1: Segurança Aeronáutica

Além de uma análise do espaço aéreo que foi realizada pela NAV e pela CTI, após consultas junto da Força Aérea Portuguesa (FAP), e que determinou em grande medida a inviabilização da utilização a longo prazo de potenciais aeroportos localizados no Montijo como aeroportos únicos demonstradamente mais eficientes e comportando menores riscos ambientais do que as soluções duais, foi verificado o potencial em termos de eficiência operacional, além do custo e tempo de execução de cada opção estratégica.

Esta análise foi absolutamente crucial para informar o estudo de procura acerca das restrições que as diferentes soluções impõem aos cenários prístinos de evolução da procura sem restrições que foi equacionado a partir das projecções propostas pelas mais relevantes instituições globais do setor da aviação até 2050 e dos dados de distribuição dos utilizadores do atual aeroporto de Lisboa.

4

<https://zero.org/noticias/emissoes-das-viagens-aereas-empresariais-tres-empresas-portuguesas-com-desempenho-insuficiente/>

5 [https://www.tis.pt/shared\\_files/4256-2934b067-4abf/entregavel3/](https://www.tis.pt/shared_files/4256-2934b067-4abf/entregavel3/)

Quadro 1 – Síntese da análise comparativa das Opções Estratégicas no âmbito do FCD1 Segurança Aeroportuária.

Critérios	Indicadores	OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8
Espaço aéreo e territorial	Conflitos com áreas militares	△	△	▲	△	△	▲	▲	▲
	Nº potencial pistas	△	△	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲
Contingências operacionais	Colisão de aves	△	△	▲	▲▲	▲▲	▲	▲▲	▲▲
	Obstáculos	△	△	▲▲	△	△	▲▲	▲▲	▲▲
	Ventos	▲	▲	▲▲	▲	▲	▲	▲▲	▲
Novas Tecnologias	Energias alternativas	△	△	▲▲	▲	△	▲	▲▲	▲
	Níveis de ruído	△	△	▲▲	△	▲	△	▲▲	△
	Técnicas de aproximação e descolagem	△	△	▲▲	△	△	△	▲▲	△
	A-CDM	△	▲▲	▲▲	△	▲▲	△	▲▲	△
	PBS	▲	▲	▲▲	△	△	▲	▲▲	▲

Legenda: Mais favorável ▲▲ Favorável ▲ Menos favorável △

Embora para a maioria dos casos não tenha sido possível apresentar indicadores precisos, a análise qualitativa realizada pela CTI, como se pode constatar acima<sup>6</sup>, permite concluir que do ponto de vista estrito da Segurança Aeronáutica, a localização de Vendas Novas como aeroporto único parece ser a menos arriscada devido sobretudo aos menores riscos de 'birdstrike'. É de salientar ainda que as medidas de minimização de birdstrike não serão iguais em todas as opções, nem irão reduzir na mesma proporção o risco de *birdstrike*.

A CTI considerou que o facto de a OE7 (VNO) implicar, tal como a OE3 (CTA), a transferência do Campo de Tiro da FAP, prejudica a primeira opção. Pensamos que esse prejuízo, a existir, deve ser considerado na análise financeira de ambas as opções, uma vez que não vemos motivo para esta questão ser considerada quando se analisa a Segurança Aeronáutica. A transferência do atual Campo de Tiro, sem que venha a ser ocupado por nenhuma nova infraestrutura artificializante, poderá potencialmente contribuir para o objetivo internacional com que Portugal se comprometeu de classificar 30% da superfície terrestre nacional para fins de proteção da biodiversidade, tendo ainda a vantagem de se poder vir a desenvolver actividades de conservação e promoção da biodiversidade sem restrições uma vez que se tratam de terrenos públicos que assim se devem manter. Temos de ter ainda em atenção o potencial do atual CTA para compensar em termos de corte de árvores e perda de biodiversidade uma hipotética opção por VNO. A área do CTA pode ser usada para compensar impactes da opção VNO, mas o contrário não é verdade, até porque os impactes da construção de um aeroporto no CTA são maiores do que na opção VNO.

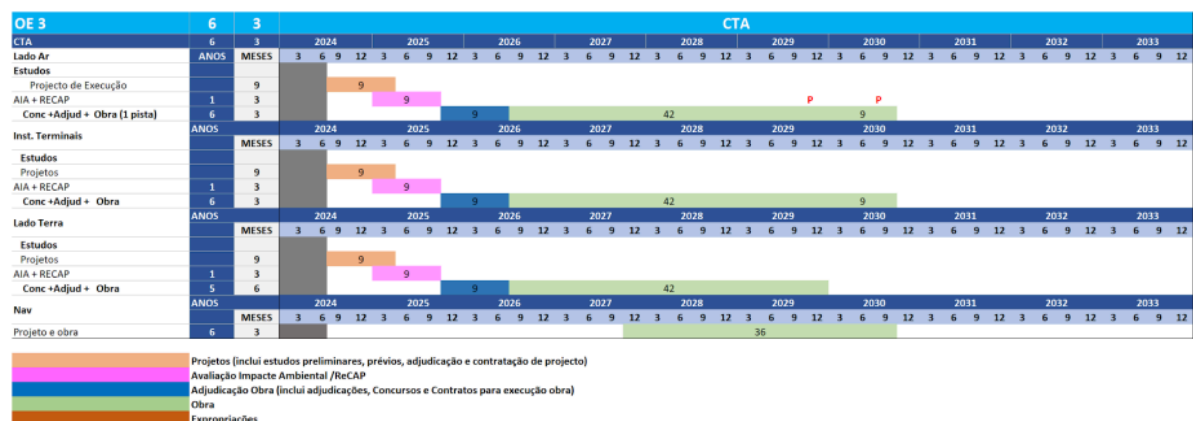
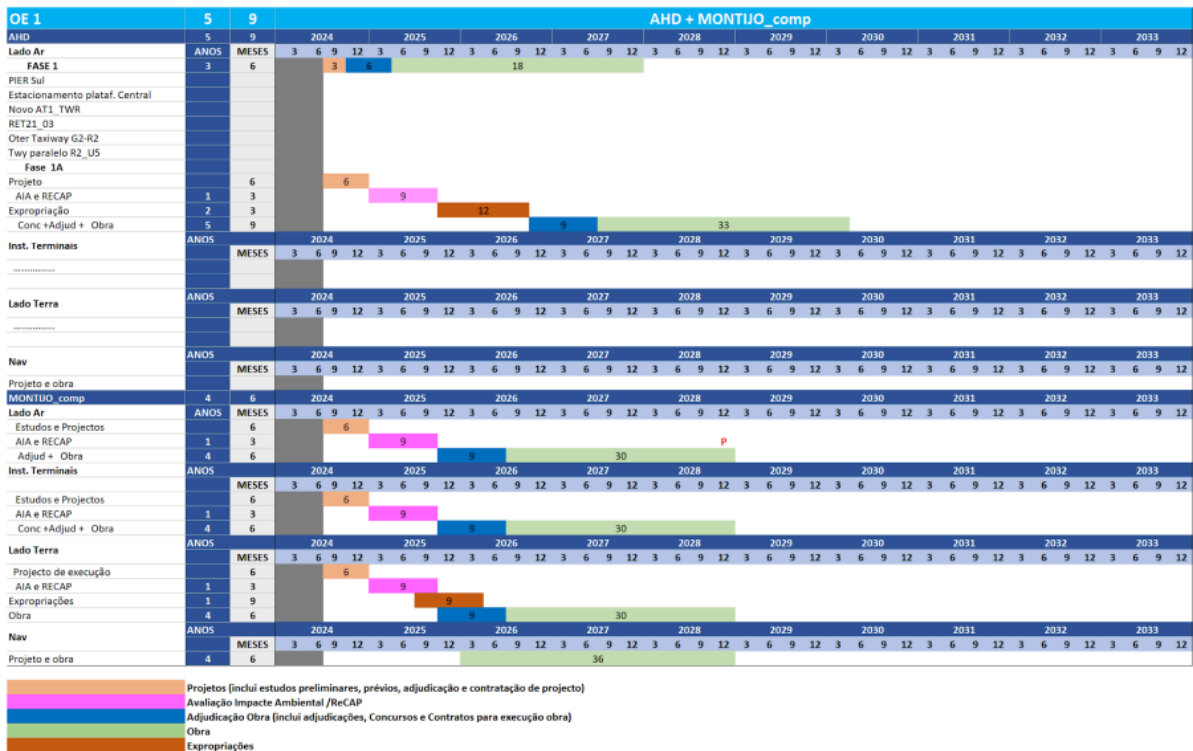
<sup>6</sup> [https://aeroparticipa.pt/relatorios/relatorio\\_ambiental.pdf](https://aeroparticipa.pt/relatorios/relatorio_ambiental.pdf), pp. 250 de 340.

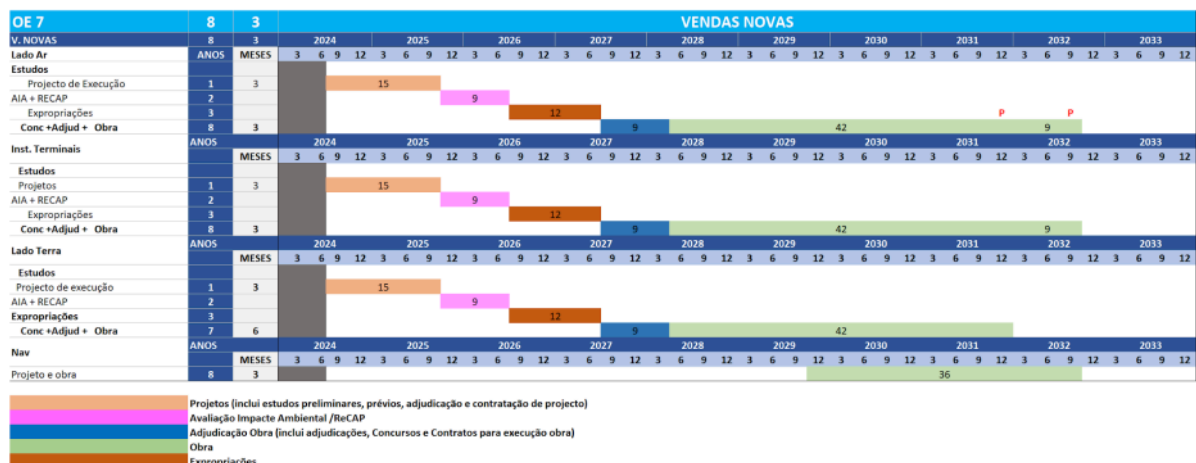


Quando analisamos o cronograma de execução das diferentes soluções avaliadas verificamos que a solução mais rápida, embora tenha sido justificadamente declarada inviável por razões ambientais, aeronáuticas e económicas, é a que envolve a ampliação do actual aeroporto de Lisboa complementado pela construção de uma pista na base aérea do Montijo e aquela que será mais morosa por não dispor de qualquer projecto ou estudo prévio será Vendas Novas.

O tempo de execução é extremamente importante porque condiciona o nível global de procura esperada e por essa via o impacto económico e social das diferentes soluções como decorre da leitura do relatório preliminar. Torna-se por isso relevante rever com cuidado as determinantes do cronograma: (1) Estudos e Projetos; (2) AIA / RECAP; (3) Expropriações; (4) Concursos / Adjudicação; (5) Obra Aeroporto; (6) Obra NAV.

Vejam os cronogramas da solução mais rápida e comparamo-la com as 2 soluções aeroportuárias que podem evoluir para aeroporto único e eficiente





Como se pode verificar existem, a nosso ver, possibilidades de otimizar os cronogramas tendo em consideração que, em nossa opinião:

1. O processo de AIA poderá começar a partir do momento em que exista um estudo prévio.
2. O processo de expropriações pode ser consideravelmente encurtado caso seja declarada utilidade pública o que certamente sucederá.
3. O processo de concurso e adjudicação pode ser iniciado de forma condicionada ao DECAPE a partir do momento em que exista uma DIA favorável ou condicional.

Tendo em conta as considerações anteriores, fizemos o somatório das diferentes etapas do cronograma subtraindo os períodos em que as etapas se processam em simultâneo.

ETAPAS (em meses)	OE1 (componente MTJ)	OE3 (CTA)	OE5 (STR)	OE7 (VNO)
1. Estudos / Projetos	6	9	12	15
2. AIA / RECAPE	9	9	9	9
3. Expropriações	3	0	3	3
4. Concursos / Adjudicação	9	9	9	9
5. Obra Aeroporto	30	42	42	42
6. Obra NAV	36	36	36	36
<b>Total de Meses</b>	<b>93</b>	<b>105</b>	<b>111</b>	<b>114</b>

Em seguida subtraímos os períodos em que etapas se sobrepõem e obtemos o total de meses previsivelmente necessários para a execução dos diferentes projetos.

Sobreposições								
Etapas (em meses; da tabela anterior)	1/2	2/3	4/5	5/6	4/6	Total	Total Global	Anos
OE1 (AHD+MTJ)	3	3	0	30	3	39	54	4.5
OE3 (CTA)	3	3	0	27	0	33	72	6.00
OE5 (STR)	3	3	0	27	0	33	78	6.50
OE7 (VNO)	3	3	0	27	0	33	81	6.75

É provável que o tempo de construção e de AIA - deve ser sempre considerado pelo menos 1 ano para que a recolha de informação capte os ciclos naturais mais significativos - possam ser considerados optimistas e por isso devam ser alargados em todas as opções estratégicas mas daí resultaria uma ainda maior proximidade relativa entre as diferentes soluções.

Será muito mais decisivo para o tempo efectivo de execução, que de acordo com o modelo de procura afecta o volume de passageiros esperado e por via disso o impacto social e económico de cada solução, o tempo que demorará a negociação entre o concedente e a concessionária, questão que abordaremos mais adiante.

Relativamente aos custos de cada uma das opções, a diferença mais importante estabelece-se entre a OE1 (AHD+MTJ), que é inviável, e as 3 restantes opções cuja primeira fase e seguintes têm custos semelhantes.

ESTIMATIVAS DE CUSTOS				Nota: as verbas de custos de projeto e obra têm de ser distribuídas de acordo com o cronograma					
#	SOLUÇÕES	INFRAESTRUTURA	NAVEGAÇÃO AÉREA	CUSTOS PRIMÁRIOS	Contingência de obra	Valor Total da Obra (€)	Estudos e Projectos	VALOR TOTAL da OE (€)	CUSTOS DIFERENCIAIS Obra
					11%		1,50%		
1	Dual MTJ Com.	1 208 133 387,05	16 080 000,00	1 224 213 387,05	134 663 472,58	1 358 876 859,62	18 122 000,81	1 376 998 860,43	
2	MTJ 1P Hub	2 614 066 311,12	16 080 000,00	2 630 146 311,12	289 316 094,22	2 919 462 405,34		2 919 462 405,34	
3	MTJ 2P Hub	5 864 294 521,15	22 700 000,00	5 886 994 521,15	647 569 397,33	6 534 563 918,48	87 964 417,82	6 622 528 336,29	3 615 101 513,14
4	CTA 1P Hub	2 894 786 255,43	16 080 000,00	2 910 866 255,43	320 195 288,10	3 231 061 543,53		3 231 061 543,53	
5	CTA 2P Hub	5 477 589 421,10	22 700 000,00	5 500 289 421,10	605 031 836,32	6 105 321 257,43		6 105 321 257,43	2 874 259 713,90
6	CTA 3P Hub	8 130 017 905,69	29 320 000,00	8 159 337 905,69	897 527 169,63	9 056 865 075,32		9 056 865 075,32	2 951 543 817,89
7	CTA 4P Hub	9 028 624 655,71	35 940 000,00	9 064 564 655,71	997 102 112,13	10 061 666 767,84	135 429 369,84	10 197 096 137,68	1 004 801 692,52
8	Dual SAN 1P	3 123 728 880,30	16 080 000,00	3 139 808 880,30	345 378 976,83	3 485 187 857,13		3 485 187 857,13	
9	Dual SAN 2P	5 592 670 861,82	22 700 000,00	5 615 370 861,82	617 690 794,80	6 233 061 656,62		6 233 061 656,62	2 747 873 799,49
10	Dual + SAN 3P	7 681 423 815,67	29 320 000,00	7 710 743 815,67	848 181 819,72	8 558 925 635,39		8 558 925 635,39	2 325 863 978,78
11	Dual SAN 4P	7 994 409 681,32	35 940 000,00	8 030 349 681,32	883 338 464,94	8 913 688 146,26	119 916 145,22	9 033 604 291,48	354 762 510,87
12	SAN 1P Hub	3 123 728 880,30	16 080 000,00	3 139 808 880,30	345 378 976,83	3 485 187 857,13		3 485 187 857,13	
13	SAN 2P Hub	5 592 670 861,82	22 700 000,00	5 615 370 861,82	617 690 794,80	6 233 061 656,62		6 233 061 656,62	2 747 873 799,49
13 A	SAN 2P Hub	6 752 675 506,82	22 700 000,00	6 775 375 506,82	745 291 305,75	7 520 666 812,57		7 520 666 812,57	1 287 605 155,95
14	SAN 3P Hub	7 681 423 815,67	29 320 000,00	7 710 743 815,67	848 209 500,12	8 559 204 955,79		8 559 204 955,79	1 038 538 143,23
15	SAN 4P Hub	7 994 409 681,32	35 940 000,00	8 030 349 681,32	883 338 464,94	8 913 688 146,26	119 916 145,22	9 033 604 291,48	354 483 190,47
16	AHD + CTA 1P	2 896 608 335,43	16 080 000,00	2 912 688 335,43	320 395 716,90	3 233 084 052,33		3 233 084 052,33	
17	AHD + CTA 2P	5 477 589 421,10	22 700 000,00	5 500 289 421,10	605 031 836,32	6 105 321 257,43		6 105 321 257,43	2 872 237 205,10
17 A	AHD + CTA 2P	6 880 508 910,79	22 700 000,00	6 903 208 910,79	759 352 980,19	7 662 561 890,98		7 662 561 890,98	1 557 240 633,55
18	AHD + CTA 3P	8 130 017 905,69	29 320 000,00	8 159 337 905,69	897 527 169,63	9 056 865 075,32		9 056 865 075,32	1 394 303 184,34
19	AHD + CTA 4P	9 031 187 735,71	35 940 000,00	9 067 127 735,71	997 384 050,93	10 064 511 786,64	135 467 816,04	10 199 979 602,68	1 007 646 711,32
20	VN HUB 1P	2 915 756 233,56	16 080 000,00	2 931 836 233,56	322 501 985,69	3 254 338 219,26		3 254 338 219,26	
21	VN HUB 2P	5 457 231 523,48	22 700 000,00	5 479 931 523,48	602 792 467,58	6 082 723 991,06		6 082 723 991,06	2 828 385 771,81
21 A	VN HUB 2P	7 014 794 403,17	22 700 000,00	7 037 494 403,17	774 124 384,35	7 811 618 787,52		7 811 618 787,52	1 728 894 796,45
22	VN HUB 3P	8 003 264 204,19	29 320 000,00	8 032 584 204,19	883 584 262,46	8 916 168 466,65		8 916 168 466,65	1 104 549 679,14
23	VN HUB 4P	8 640 623 478,96	35 940 000,00	8 676 563 478,96	954 421 982,69	9 630 985 461,65	129 609 352,18	9 760 594 813,83	714 816 994,99
24	Dual VN 1P	2 915 756 233,56	16 080 000,00	2 931 836 233,56	322 501 985,69	3 254 338 219,26		3 254 338 219,26	
25	Dual VN 2P	5 611 874 913,48	22 700 000,00	5 634 574 913,48	619 803 240,48	6 254 378 153,96		6 254 378 153,96	3 000 039 934,71
26	AHD +VN 3P	8 003 264 204,19	29 320 000,00	8 032 584 204,19	883 584 262,46	8 916 168 466,65		8 916 168 466,65	2 661 790 312,69
27	AHD +VN 4P	8 640 623 478,96	35 940 000,00	8 676 563 478,96	954 421 982,69	9 630 985 461,65	129 609 352,18	9 760 594 813,83	714 816 994,99

Independentemente das necessárias negociações entre a concessionária e o concedente, será importante encontrar um mecanismo que permita disponibilizar o capital necessário para que a

primeira pista do futuro aeroporto único possa iniciar-se dentro dos prazos previstos no cronograma anteriormente proposto, tomando como certo que a concessionária disponibilizará o valor que se dispôs a pagar pelo investimento na ampliação do AHD e na construção de uma nova pista na BA6, devendo ainda estar preparada para proceder a um investimento adicional não previsto para perfazer o investimento total necessário para qualquer outra OE que não a OE 1 (AHD+MTJ).

Tabela C.1.: Cronograma de investimento

Opção	Aerop.	Fase	Gatilho	Cap. (Mov.)	1	2	3	4	5	6	7	8	9
AHD+CTA	CTA	1	0%	257910	0	0	408	734	1581	477			
AHD+CTA	CTA	2	85%	137990	0	0	361	649	1398	422			
AHD+CTA	CTA	3	85%	251650	0	0	362	650	1400	422			
AHD+MTJ	MTJ	1	0%	114630	0	0	229	498	634				
AHD+STR	STR	1	0%	257910	0	0	0	0	587	1276	1622		
AHD+STR	STR	2	85%	137990	0	0	350	631	1358	409			
AHD+STR	STR	3	85%	251650	0	0	297	534	1149	346			
AHD+VNO	VNO	1	0%	257910	0	0	0	0	411	739	1591	480	
AHD+VNO	VNO	2	85%	137990	0	0	443	796	1715	517			
AHD+VNO	VNO	3	85%	251650	0	0	259	466	1004	303			
CTA	CTA	1	0%	257910	0	0	408	734	1580	476			
CTA	CTA	2	0%	137990	0	0	0	361	650	1399	422		
CTA	CTA	3	85%	251650	0	0	362	650	1400	422			
MTJ	MTJ	1	0%	257910	0	0	0	0	381	686	1477	445	
MTJ	MTJ	2	0%	137990	0	0	0	0	460	828	1784	538	
STR	STR	1	0%	257910	0	0	0	0	587	1276	1622		
STR	STR	2	0%	137990	0	0	0	0	350	631	1358	409	
STR	STR	3	85%	251650	0	0	297	534	1149	346			
VNO	VNO	1	0%	257910	0	0	0	0	411	739	1591	480	
VNO	VNO	2	0%	137990	0	0	0	0	443	796	1715	517	
VNO	VNO	3	85%	251650	0	0	259	466	1004	303			

Será necessário ajustar este cronograma de investimento à optimização a realizar no cronograma de execução, se essa optimização for considerada possível.

Finda a análise do essencial do PACARL e do FCD1 (Segurança Aeronáutica) **verifica-se que, ao contrário do que acontece em relação aos riscos críticos que avaliamos anteriormente, com os elementos qualitativos disponíveis as diferenças entre as duas opções estratégicas consideradas viáveis não são muito significativas, sobretudo se se proceder à optimização do cronograma de execução e à incorporação dos custos com expropriações, incluindo as expropriações devidas ao realojamento de pessoas potencialmente afectadas com níveis de ruído ambiente que superem as recomendações da OMS, embora os riscos de 'birdstrike' mais intensos na OE3 (CTA) tornem, a nosso ver, a OE7 mais atrativa.**

## 2.2.2. Fator Crítico 2: Acessibilidade e Território

A manutenção do atual modelo de mobilidade, baseado no predomínio do uso do veículo individual, não é compatível com o cumprimento da Lei de Bases do Clima, do Plano Nacional de Energia e Clima ou do acordo de Paris de que o Estado Português é signatário.

Começamos por avaliar alguns dos indicadores que consideramos mais significativos, começando pela extensão e os custos associados às infraestruturas de acesso necessárias a cada opção.

	AHD+MTJ	AHD+STR	AHD+CTA	AHD+VNO	MTJ	STR	CTA	VNO
Extensão	3,2	2,5	26,8	11,7	3,2	2,5	26,8	11,7
Custo [M€]	32,5	15,5	120,0	49,0	37,0	16,5	140,0	57,0

**Tabela 9 - Extensões e custos das ligações rodoviárias.**

		AHD+MTJ	AHD+STR	AHD+CTA	AHD+VNO	MTJ	STR	CTA	VNO
CV	Extensão	20,4	4,9	7,0	6,7	20,4	4,9	7,0	6,7
	Custo [M€]	417,0	198,5	282,5	362,0	417,0	198,5	282,5	362,0
AV	Extensão	19,6	-	7,0	5,2	19,6	-	7,0	5,2
	Custo [M€]	408,0	-	282,5	222,0	408,0	-	282,5	222,0
CV+AV	Extensão	21,9	-	7,0	6,7	21,9	-	7,0	6,7
	Custo [M€]	459,5	-	282,5	364,5	459,5	-	282,5	364,5

**Tabela 11 - Extensões e custos das ligações ferroviárias (CV; AV; CV+AV).**

Temos dúvidas sobre se a ligação ferroviária pela margem esquerda não deva ser atribuída, pelo menos parcialmente às OE3 e OE6, uma vez que ela não serve para reduzir o tempo de viagem entre Lisboa e Porto, antes para criar redundância nessa ligação com tempos de viagem mais longos e a servir a localização aeroportuária designada de CTA.

No caso das soluções advogadas para a OE7, não vemos razão para a extensão das ligações rodoviárias propostas, bastando, a nosso ver, uma ligação única à N4 que circunda o polígono a norte.

**Se tomarmos como bons estes considerandos, muito provavelmente teríamos uma avaliação em termos de custo das acessibilidades mais favorável a Santarém e Vendas Novas, o que não é surpreendente dada a sua proximidade a infraestruturas de transporte já existentes, sendo que no caso de Vendas Novas haveria a vantagem adicional de por um custo moderado em termos relativos ser estabelecida uma estação enterrada com serviços ferroviários convencionais e de alta velocidade, elevando a funcionalidade e o nível de integração aero-ferroviária.**

**Julgamos fundamental assinalar que as variantes e ferroviárias que intersetem áreas de Rede Natura 2000 devem ser corrigidas ou desconsideradas,** sendo altamente desaconselhável procurar alterar delimitações atuais das áreas de Rede Natura 2000 dado que é altamente provável que a Comissão Europeia recuse tal proposta, e a elevada morosidade de tal processo.

Passando a analisar os indicadores de viabilidade de instalação serviços públicos de transporte de alta capacidade e frequência que permitirão aumentar a quota modal de transporte público o que é particularmente favorável à economia de recursos e energia e à necessária transformação do modelo de mobilidade de acesso à infraestrutura aeroportuária.

	AHD+MTJ	AHD+STR	AHD+CTA	AHD+VNO	MTJ	STR	CTA	VNO
1-GS [ ]	0,21	0,24	0,24	0,26	0,17	0,25	0,25	0,28

**Tabela 10 - Indicador de Viabilidade das ligações rodoviárias**



	AHD+MTJ	AHD+STR	AHD+CTA	AHD+VNO	MTJ	STR	CTA	VNO
CV	0,404	0,572	0,484	0,524	0,501	0,825	0,666	0,713
AV	0,659	-	0,867	0,779	0,709	-	0,991	1,000

**Tabela 12 - Indicador de Viabilidade de ligações ferroviárias (CV; AV).**

Neste caso, embora Santarém, esteja melhor posicionado em relação à possibilidade de estabelecimento de serviços ferroviários convencionais, globalmente a OE7 apresenta melhores condições para o estabelecimento de serviços de transporte público rodoviários e ferroviários dada a sua localização junto a vias descongestionantes.

	AHD+MTJ	AHD+STR	AHD+CTA	AHD+VNO	MTJ	STR	CTA	VNO
Modos [un.]	5	3	4	4	5	3	4	4

**Tabela 14 - Nº de modos/ligações disponíveis.**

	AHD	MTJ	STR	CTA	VNO
Centro de Lisboa por estrada [km]	7	29	94	51	70
Centro de Lisboa por estrada [min]	12	21	67	37	49
Estação do Oriente por TC [min]	5***	26**	41*	27**	29**

\* Ligação ferroviária convencional de alta frequência.

\*\* Ligação direta em alta velocidade via TTT

\*\*\* Ligação por Metro

Se considerarmos a multiplicidade de modos de transporte e a proximidade traduzida em tempos de viagem até às áreas centrais da AML, verificamos que a OE5 é claramente a mais desvantajosa, enquanto as duas soluções consideradas viáveis apresentam tempos de viagem de comboio muito semelhantes à solução mais próxima do centro de Lisboa que, a nosso ver, é o indicador mais significativo, não apenas por razões ambientais, mas igualmente por razões de eficiência e eficácia do sistema de transporte terrestre dos passageiros aéreos, até porque não foram considerados os tempos de viagem em veículos rodoviários em condições de congestionamento e considerando ainda o tempo e o custo do estacionamento.

No sentido de aumentar a quota modal do transporte público no acesso à solução aeroportuária menos desfavorável em termos ambientais, e assim reduzir emissões e melhorar a eficiência energética e material, **é extremamente importante implementar em cooperação e no interesse da redução do impacto ambiental das companhias aéreas, sistemas de check-in em pelo menos uma das estações ferroviárias com maiores móveis centralidade em relação à AML.**

OE	AHD + MTJ		AHD + STR		AHD + CTA		AHD + VNO	
	AHD	MTJ	AHD	STR	AHD	CTA	AHD	VNO
ton CO <sub>2</sub> eq	100 628	100 628	85 236	195 207	85 454	173 872	83 304	189 683
ton CO <sub>2</sub> eq	201 255		280 443		259 326		272 987	
OE	MTJ		STR		CTA		VNO	
ton CO <sub>2</sub> eq	230 740		283 777		258 869		282 358	

**Tabela 17 - Valores das pegadas carbónicas de cada OE.**

A pegada carbónica apurada para as diferentes opções, embora não tenha relação linear com a distância a que cada uma delas se encontra das zonas centrais dadas as diferentes quotas modais, parece não ter em conta a necessidade de cumprir a Lei de Bases do Clima e o acordo de Paris que terão certamente impacto na eletrificação do sistema de transportes. Tal constatação não deixa, no entanto, de nos levar a considerar a necessidade de adotar medidas ativas que aumentem a propensão para a utilização de transportes públicos no acesso ao aeroporto nomeadamente a limitação severa do número de lugares de estacionamento disponíveis.

<b>Escala Nacional</b>	<b>AHD</b>	<b>MTJ</b>	<b>STR</b>	<b>CTA</b>	<b>VNO</b>
<b>inclusão/centralidade</b>	<b>0,89</b>	<b>0,94</b>	<b>1,23</b>	<b>0,98</b>	<b>1,00</b>
<b>Escala Regional</b>	<b>AHD</b>	<b>MTJ</b>	<b>STR</b>	<b>CTA</b>	<b>VNO</b>
<b>inclusão/centralidade</b>	<b>1,35</b>	<b>1,18</b>	<b>0,28</b>	<b>1,15</b>	<b>0,97</b>
<b>Ambas as escalas</b>	<b>AHD</b>	<b>MTJ</b>	<b>STR</b>	<b>CTA</b>	<b>VNO</b>
<b>(Nacional + Regional)/2</b>	<b>1,12</b>	<b>1,06</b>	<b>0,75</b>	<b>1,07</b>	<b>0,99</b>

**Tabela 18 - Indicadores de Inclusão/Centralidade, às escalas nacional, regional e combinada.**

Os indicadores de centralidade e de disponibilidade de população qualificada e de solos para a implantação de actividades conexas à atividade aeroportuária foram apurados com base na distância-tempo em veículo rodoviário ligeiro, e tendo fundamentalmente em conta a isócrona de 30 m em relação ao aeroporto desprezando as isócronas até pelo menos aos 90 minutos e tendo em conta os diferentes modos de transporte e respetiva distribuição modal associada, que embora tenham menor importância relativa, podem captar de forma mais realista o posicionamento das diferentes opções estratégicas. A ser adoptada a forma de medida dos indicadores em análise, talvez as posições relativas não mudassem mas a distância relativa entre cada um deles encurtar-se-ia certamente.

De qualquer maneira estes indicadores reagem de forma dinâmica à localização da infraestrutura aeroportuária, podendo ser mais facilmente adoptadas medidas de mitigação e compensação em relação aos efeitos e às condicionantes limitantes. Cabe aqui referir a extremamente importância de controlar de forma activa os mecanismos especulativos, usando para isso todos os instrumentos administrativos, fiscais e os instrumentos de planeamento e ordenamento de âmbito nacional que estejam disponíveis ou criando novos se necessário, de modo a facilitar, diminuindo os custos de contexto, a migração e o desenvolvimento das actividades conexas à atividade aeroportuária.

A este propósito constata-se que a pré-existência de um corredor urbano definido e estruturado em torno de um eixo ferroviário fornece o contexto favorável ao desenvolvimento ordenado de um sistema de cidades que se relacionem de forma eficiente e estructurem uma conurbação de actividades económicas e sociais que beneficiam da proximidade ao aeroporto, neste aspecto deve referir-se que tanto Santarém como Vendas Novas se encontram bem posicionados com vantagem para Vendas Novas.

Em conclusão, à excepção de Santarém, as distâncias-tempo, em transporte público ferroviário não apresentam diferenças significativas entre as diferentes opções analisadas. Isto é particularmente relevante por que se trata de um modo, que circulando em canal próprio, não está sujeito a congestionamento e pode, na presença de sistemas de gestão de bagagem ágeis e eficazes, mitigar de forma severa o efeito da distância física.

### 2.2.3. Fator Crítico 3: Saúde Humana e Viabilidade Ambiental

A nosso ver, a **primeira questão** que se coloca refere-se às **características ambientais das localizações das diferentes localizações e como elas condicionam recursos de elevado valor e as condições operacionais e de segurança da infraestrutura aeroportuária.**

No primeiro documento que apresentámos junto da comissão técnica independente identificámos quatro limiares de exclusão que genericamente foram tidos em conta no estabelecimento dos critérios de viabilidade parcialmente usados para selecionar as opções viáveis:

1. Implantação do aeroporto e/ou de infraestruturas de acesso em violação do Regulamento Geral do Ruído em áreas urbanas consolidadas;
2. Implantação do aeroporto e/ou de infraestruturas de acesso ou de apoio em área de Rede Natura 2000, que decorre de legislação nacional e europeia;
3. Implantação de aeroporto em área que implique o sobrevoo de Zonas de Proteção Especial (Rede Natura 2000) a altitudes inferiores a mil pés;
4. Implantação do aeroporto e/ou de infraestruturas de acesso ou de apoio a cotas inferiores a 10 m em áreas costeiras e estuarinas.

Ao verificar como se comportam as diferentes opções analisadas face aos riscos naturais e tecnológicos identificados, conclui-se que **a localização da península do Montijo e respectivas acessibilidades apresenta níveis próximos do risco máximo para todas as tipologias de risco com exceção dos riscos de exposição a incêndio rural.**<sup>7</sup>

Em contraste, a localização de **Vendas Novas (OE 7) apresenta níveis de risco entre 40 e 10 vezes inferiores relativamente a todas as outras OEs para os 4 indicadores considerados.**<sup>8</sup> A tabela abaixo apresenta, para cada OE considerada viável em relação aos riscos naturais e tecnológicos relevantes, cálculos sobre como cada uma destas OEs se compara relativamente à OE 7 (Vendas Novas) em termos de múltiplos das diferentes categorias de risco.

	Múltiplo em relação ao nível de risco de Vendas Novas			
	OE 1: Lisboa+Montijo	OE 2: Montijo	OE5: Santarém	OE 3: Alcochete
Ocupação de áreas inundáveis – período de retorno de 100 anos (área em ha) + Área suscetível de afetação pela subida do nível do mar (ha)	23.8 vezes mais que OE 7	22.3 vezes mais que OE 7	18.8 vezes mais que OE 7	6 vezes mais que OE 7
Área suscetível de afetação pela perigosidade sísmica (ha)	100 vezes mais que OE 7	61 vezes mais que OE 7	11 vezes mais que OE 7	20 vezes mais que OE 7
Instalações industriais perigosas dentro de buffer de 1,5km	33.3 vezes mais que OE 7	26.7 vezes mais que OE 7	8.7 vezes mais que OE 7	7.7 vezes mais que OE 7
Áreas suscetíveis de afetação a perigo de incêndio rural (ha)	9.8 vezes mais que OE 7	2.2 vezes mais que OE 7	11.5 vezes mais que OE 7	4.2 vezes mais que OE 7
Múltiplo Médio	<b>41.7</b>	<b>28.0</b>	<b>12.5</b>	<b>9.5</b>

<sup>7</sup> [https://aeroparticipa.pt/relatorios/PT4\\_relatorio\\_sintese.pdf](https://aeroparticipa.pt/relatorios/PT4_relatorio_sintese.pdf), pp 71 de 82.

<sup>8</sup> Cálculos próprio.



Entendemos também ser importante considerar como se comparam as diferentes opções de localização em relação ao número de pessoas potencialmente expostas a níveis de ruído acima dos legalmente prescritos para zonas sensíveis, usando a informação contida na AAE. Ressalvamos ainda que as fontes de informação consistem de dados de 2022 que, por terem sido recolhidos num ano que ainda teve um número de voos abaixo de 2019 - último ano anterior à pandemia -, não conseguem captar de forma completa o número de pessoas que serão afetadas com a manutenção do AHD, embora seja possível saber isto parcialmente através dos dados do relatório sobre voos noturnos que foi partilhado com a CTI.<sup>9</sup>

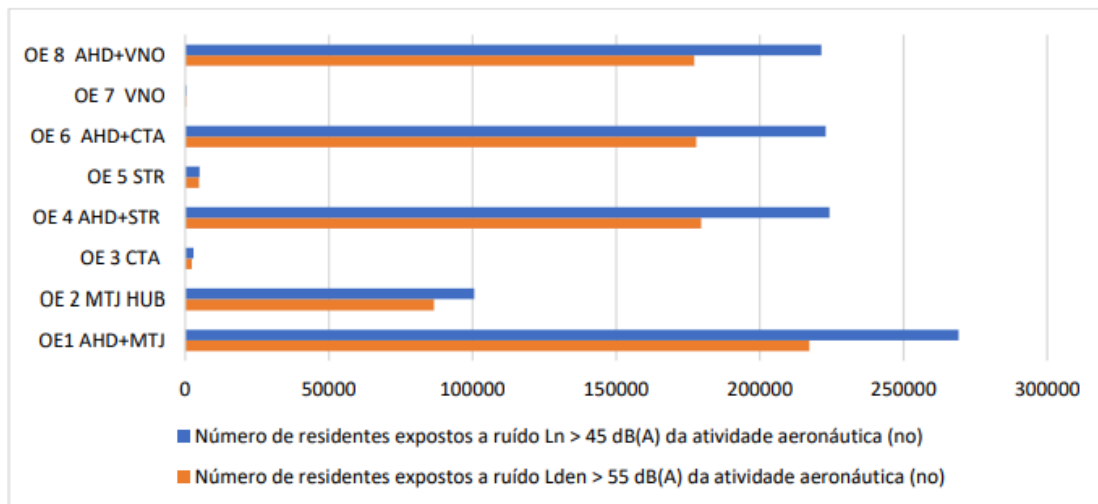


Figura 6.2 População residente exposta ao ruído gerado pela atividade aeronáutica.

Fonte: Censos, 2021 & Elaboração própria – pegada acústica.

Se incluirmos no critério de população exposta, o indicador em falta ‘Número de residentes expostos à poluição do ar gerada (NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>) pela atividade aeronáutica (n.º)’ verificamos que tendo em conta os três indicadores analisados, a localização de **Vendas Novas (OE 7) afecta entre 500 e 5 vezes menos pessoas do que todas as outras localizações.**<sup>10</sup>

	Múltiplo em relação ao nível de risco de Vendas Novas			
	OE 1: Lisboa+Montijo	OE 2: Montijo	OE 5: Santarém	OE 3: Alcochete
Número de residentes expostos a ruído Lden > 55 dB(A) da atividade aeronáutica (n.º)	757 vezes mais que OE 7	302 vezes mais que OE 7	17 vezes mais que OE 7	8 vezes mais que OE 7
Número de residentes expostos a ruído Ln > 45 dB(A) da atividade aeronáutica (n.º)	740 vezes mais que OE 7	277 vezes mais que OE 7	14 vezes mais que OE 7	8.1 vezes mais que OE 7
Número de residentes expostos à poluição do ar gerada (NO <sub>x</sub> e PM <sub>10</sub> ) pela atividade aeronáutica (n.º)	54 vezes mais que OE 7	17 vezes mais que OE 7	1.5 vezes mais que OE 7	2.5 vezes mais que OE 7
<b>Múltiplo Médio</b>	<b>516.7</b>	<b>198.4</b>	<b>10.7</b>	<b>6.1</b>

Consideramos ainda os indicadores relativos aos riscos relativos à mútua perturbação entre aviões e aves migradoras que, em muitos casos, Portugal está internacionalmente obrigado a proteger, tendo em conta a mancha de probabilidade atribuída a corredores migratórios.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> [https://aeroparticipa.pt/relatorios/PT4\\_relatorio\\_sintese.pdf](https://aeroparticipa.pt/relatorios/PT4_relatorio_sintese.pdf), pp 32 de 82.

<sup>10</sup> Cálculos próprios.

<sup>11</sup> [https://aeroparticipa.pt/relatorios/PT4\\_relatorio\\_sintese.pdf](https://aeroparticipa.pt/relatorios/PT4_relatorio_sintese.pdf), pp 46 de 82.

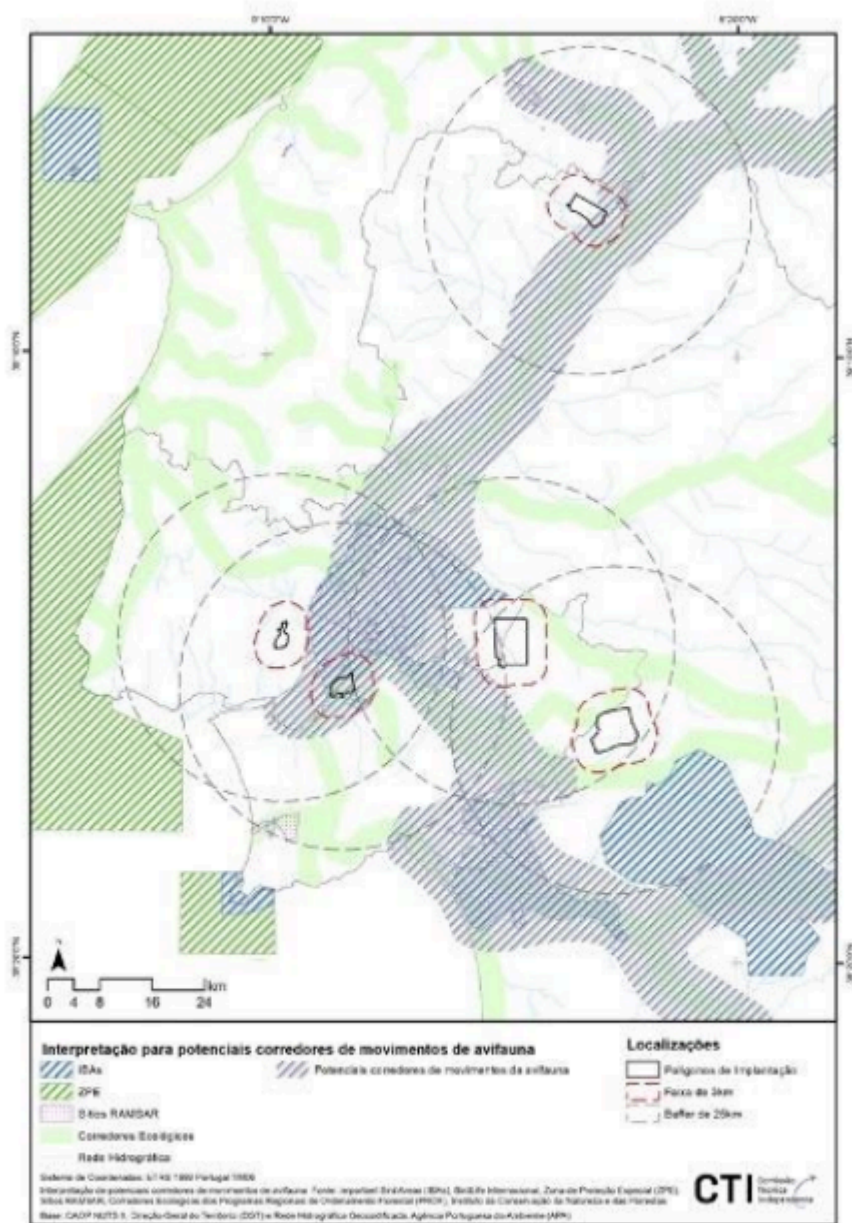
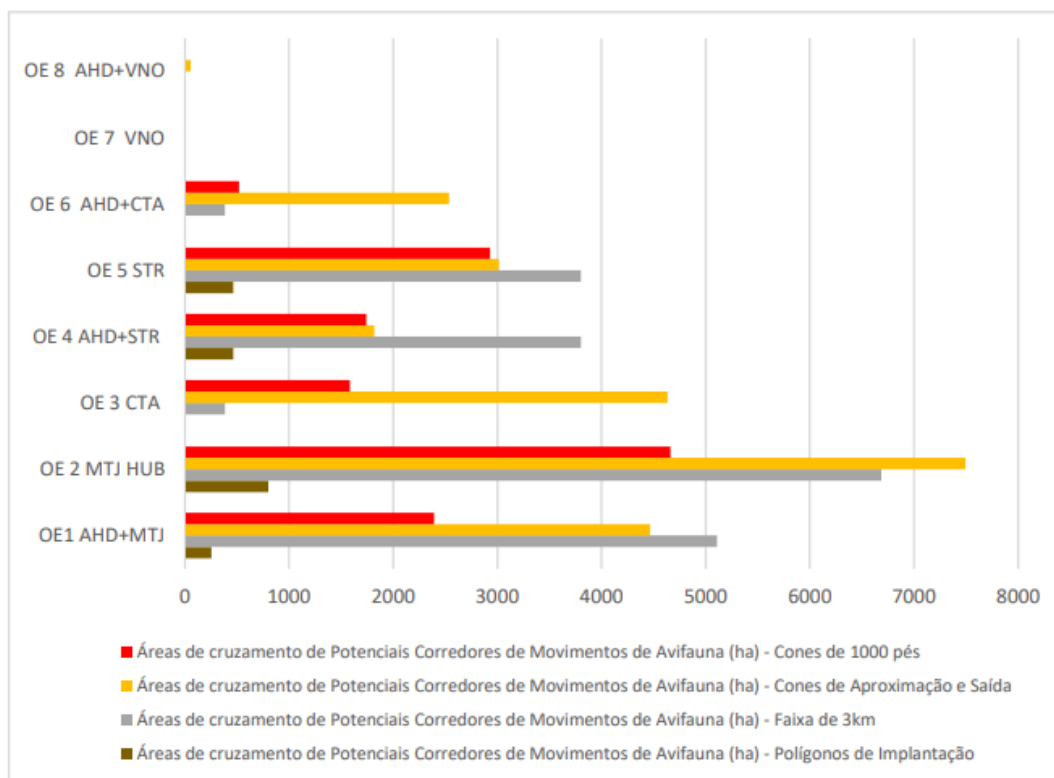


Figura 6.12 - Potenciais corredores de movimentos da avifauna. Fonte: Elaboração própria.



**Figura 6.13 - Potencial de afetação de movimentos da avifauna. Fonte: Elaboração própria.**

Observando agora os indicadores que se relacionam com os riscos críticos que identificámos, e que representam tanto a implantação direta ou a proximidade a ZPEs como o risco relativo à perturbação mútua entre movimentos aéreos e a avifauna, constatamos que a localização de **Vendas Novas não afecta nenhum hectare de áreas identificadas como tendo maior probabilidade de perturbação de aves migradoras ao contrário de todas as outras localizações.**

Critérios	Indicadores	OE1	OE 2	OE 3	OE 4	OE 5	OE 6	OE 7	OE 8
		AHD+MTJ	MTJ HUB	CTA	AHD+STR	STR	AHD+CTA	VNO	AHD+VNO
	Áreas de Zonas de Proteção de Aves (ZPE) afetadas (ha) - Polígonos de Implantação	0	2	0	0	0	0	0	0
	Áreas de Zonas de Proteção de Aves (ZPE) afetadas (ha) - Cones de 1000 pés	1776	3090	190	0	0	0	0	0
	Áreas de Zonas de Proteção de Aves (ZPE) afetadas (ha) - Faixa de 3km	1911	2858	245	173	172	246	0	1
	Áreas de Zonas de Proteção de Aves (ZPE) afetadas (ha) - Cones de Aproximação e Saída	3794	5923	190	0	0	0	0	0
	Áreas de cruzamento de Potenciais Corredores de Movimentos de Avifauna (ha) - Polígonos de Implantação	255	801	0	465	465	0	0	0
	Áreas de cruzamento de Potenciais Corredores de Movimentos de Avifauna (ha) - Faixa de 3km	5108	6686	383	3802	3802	383	0	0
	Áreas de cruzamento de Potenciais Corredores de Movimentos de Avifauna (ha) - Cones de Aproximação e Saída	4465	7494	4635	1819	3015	2536	0	56
	Áreas de cruzamento de Potenciais Corredores de Movimentos de Avifauna (ha) - Cones de 1000 pés	2391	4662	1585	1740	2930	520	0	0

Se tivermos em conta todos os indicadores de **perturbação de áreas de Rede Natura 2000 ou de potenciais corredores de aves migradoras, a localização de Vendas Novas afeta entre 3 a 27 vezes menos área do que todas as outras localizações.**

	Múltiplo em relação ao nível de risco de Vendas Novas			
	OE 1: Lisboa+Montijo	OE 2: Montijo	OE 5: Santarém	OE 3: Alcochete
Indicador global de perturbação de áreas de Rede Natura 2000 e de potenciais corredores de aves migradoras	16.7 vezes mais que OE 7	27.2 vezes mais que OE 7	5.1 vezes mais que OE 7	3.4 vezes mais que OE 7

Para construir este indicador global, acrescentámos aos indicadores anteriormente apresentados os que representam o nível de perturbação de áreas de Rede Natura 2000.

Critérios	Indicadores	OE1	OE 2	OE 3	OE 4	OE 5	OE 6	OE 7	OE 8
		AHD+MTJ	MTJ HUB	CTA	AHD+STR	STR	AHD+CTA	VNO	AHD+VNO
	Áreas integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas afetadas (ha) - Polígonos de Implantação	0	46	0	0	0	0	0	0
	Áreas integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas afetadas (ha) - Faixa de 3km	3815	5389	455	1381	1380	456	0	1
	Áreas integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas afetadas (ha) - Cones de Aproximação e Saída	12814	20908	377	730	1176	10	2257	2114
	Áreas integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas afetadas (ha) - Cones 1000 pés	4730	9106	377	407	849	0	209	209

De notar que o indicador 'Áreas integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas afetadas (ha) - Cones de Aproximação e Saída', tem uma designação que pode induzir em erro, uma

vez que se refere à área de Rede Natura interceptada por um círculo de 25 km de diâmetro em torno do ponto central do polígono de implantação de cada uma das localizações, contendo vastas áreas que não serão sobrevoadas a baixa altitude, ou não serão sobrevoadas ou perturbadas de todo. Ou seja, deveriam ter sido considerados os cones propriamente ditos de cada OE, e não um critério genérico que pode enviesar a análise das diferentes OEs.

Em resumo, em relação aos riscos críticos que identificámos no início da Avaliação Ambiental Estratégica, a localização de Vendas Novas apresenta uma exposição pelo menos **6 vezes menor** em relação a todas as outras localizações.

No entanto consideramos **necessário realizar uma análise qualitativa quanto ao impacto nas áreas de Rede Natura 2000 e sobre os corredores de aves migradoras afetados**, sendo que a síntese de indicadores que apresentamos em seguida dá-nos uma imagem da muito menor exposição da localização de Vendas Novas aos riscos críticos referidos.

	Múltiplo em relação ao nível de risco de Vendas Novas			
	OE 1: Lisboa+Montijo	OE 2: Montijo	OE 5: Santarém	OE 3: Alcochete
Indicador global de perturbação de áreas de rede natura e de potenciais corredores de aves migradoras	16.7 vezes mais que OE 7	27.2 vezes mais que OE 7	5.1 vezes mais que OE 7	3.4 vezes mais que OE 7
População Afetada	516.7 vezes mais que OE 7	198.4 vezes mais que OE 7	10.7 vezes mais que OE 7	6.1 vezes mais que OE 7
Riscos Naturais e Tecnológicos	41.7 vezes mais que OE 7	28.0 vezes mais que OE 7	12.5 vezes mais que OE 7	9.5 vezes mais que OE 7
Múltiplo Médio	191.7	84.5	9.4	6.3

Pensamos que a opção VNO é ainda menos problemática em termos de biodiversidade relativamente às outras opções, e que isso seria mais visível se a análise for realizada com mais precisão e cuidado.

Consideramos que existem algumas insuficiências na análise relativa aos fatores relacionados com a biodiversidade, que são mais evidentes nos níveis de análise “Cones de aproximação e saída” e “Cones onde as altitudes atingidas pelas aeronaves são inferiores a mil pés”. No que diz respeito ao descritor “**Áreas Classificadas**”, não foi tido em conta o tipo de áreas classificadas, nem os principais valores naturais que encerram. Esta informação podia e devia ter sido considerada, porque é uma informação atual, disponível e relevante para a comparação entre opções estratégicas. Por exemplo, considerando que o grupo das aves é muito mais sensível à existência de um aeroporto do que outros grupos faunísticos e do que a flora. Por isso, as áreas classificadas onde as populações de aves são mais reduzidas serão menos sensíveis a este tipo de infraestrutura fora do perímetro de 3km. Se esta questão tivesse sido considerada áreas classificadas como a ZEC de Cabrela e o Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros teriam uma importância menor do que as outras áreas classificadas que são zonas húmidas. Esta análise mais fina colocaria as OE com STR e VNO numa posição mais favorável do que as opções com CTA, uma vez que o grau de sobreposição com zonas húmidas e Zonas de Proteção Especial para a Avifauna é muito superior no raio de 25km em redor do CTA do que nas outras duas localizações.

Relativamente ao descritor “**Avifauna e respetivos corredores de movimentos da avifauna**” a abordagem poderia ter sido feita de forma mais precisa e mais cautelosa. Tal como referido anteriormente, também as IBA (Important Bird Areas) contêm diferentes grupos de espécies de aves, com requisitos ecológicos diferentes e vulnerabilidade diferente há implantação de um aeroporto. Não podem ter todas igual peso. Sendo a IBA de Cabrela uma área que alberga principalmente espécies florestais e agrícolas, não tem a sensibilidade associada às grandes



concentrações de aves e aos movimentos associados às zonas húmidas como as IBA do Estuário do Tejo, Estuário do Sado e em menor escala do Boquilobo. Atribuindo a mesma sensibilidade a todas as IBA, independentemente dos grupos de espécies que albergam, acaba por favorecer desproporcionalmente as opções CTA e STR, comparativamente à opção VNO. Na análise dos corredores de movimentos de avifauna, a CTI deveria na nossa opinião ter sido mais precaucionária relativamente à definição do corredor de ligação entre as grandes zonas húmidas, que são o estuário do Tejo e do Sado. A ligação entre estas duas zonas húmidas é certamente muito grande, envolvendo grande número de espécies, algumas delas muito abundantes, em movimentos de vários tipos (circadianos, sazonais ou outros). A existência de vários vales fluviais de grandes dimensões que desaguam na margem esquerda do Tejo (como o vale do Sorraia e a várzea de Samora) aumentam a largura potencial deste corredor para oriente, para cima do espaço ocupado pela opção CTA. À medida que vão surgindo novos dados científicos de movimentos de aves entre os estuários do Tejo e Sado, torna-se mais evidente que este corredor é mais amplo do que o definido nesta AAE. Ao proceder deste modo, a CTI favorece incorrectamente a opção CTA relativamente às outras, principalmente em comparação com STR. É preciso não esquecer que caso o CTA não fosse uma área militar, muito provavelmente estaria incluído na ZPE do Estuário do Tejo, e então seria muito mais evidente a importância do espaço ocupado pela opção CTA para as aves e movimentos das aves.

Também relativamente ao descritor “**Florestas e SAF de sobreiro**” parece haver uma subvalorização dos impactes negativos das opções com CTA, relativamente às opções com VNO e STR. É preciso não esquecer que as florestas de sobreiro não são todas iguais. Variam na densidade de árvores, na idade das mesmas, estado fitossanitário e sobretudo na gestão humana de que são alvo. Para uma análise precisa, não é conveniente misturar Florestas com “Superfícies agro-florestais de sobreiro”. As primeiras têm normalmente mais idade, maior complexidade ecológica, mais biodiversidade e mais carbono armazenado nas árvores e no solo, enquanto as segundas fazem parte de um sistema agrícola, portanto ecologicamente mais simples, com menos árvores, menos biodiversidade e menos carbono sequestrado nas árvores e no solo. Salientamos que grande parte das florestas de sobreiro nas imediações do CTA são florestas certificadas, sem uso agrícola, e com grandes valores naturais, incluindo a nidificação de predadores de topo, como a águia-perdigueira (*Aquila fasciata*), a águia-cobreira (*Circaetus gallicus*) e o açor (*Accipiter gentilis*). Ao analisar conjuntamente florestas e superfícies agro-florestais de sobreiro, esta AAE acaba por amenizar o impacto da opção CTA sobre este descritor em comparação com VNO e STR.

Pelo exposto, poderemos concluir que uma análise mais cuidadosa nos descritores relacionados com a biodiversidade permitiriam verificar que a opção CTA não é tão benévola como sugere a análise apresentada. Certamente a opção CTA é muito mais problemática em termos de proteção da biodiversidade e dos serviços dos ecossistemas do que VNO, e talvez até do que STR. Ou seja, do ponto de vista dos descritores “Áreas naturais” e “Montados” a opção CTA é colocada erradamente ao mesmo nível da opção VNO. O impacto da opção CTA sobre as áreas naturais é muito maior do que na opção VNO, e o impacto de VNO sobre florestas e montados de sobreiro é muito menor do que na opção CTA.

## **Outros aspetos ambientais a evitar mas considerados geríveis, mitigáveis e compensáveis**

Aquele que consideramos mais relevante e que implica intensos esforços de gestão ambiental será o impacto nos recursos hídricos, nomeadamente sobre as áreas estratégicas de protecção do maior aquífero do país e que claramente desaconselham as opções que envolvam o CT da FAP. Das opções ambientalmente viáveis volta a ser Vendas Novas a preferível.

**Quadro 27 - Áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (AEPRA) intersectados pelas áreas de implantação das OE (polígonos de implantação e faixas de 3 km).**

Fonte: SNIAmb, 2023; LNEG, 2023; CCDR-LVT, 2023; CCDR-Alentejo, 2023.

Área implantação	AEPRA (km <sup>2</sup> )	
	Polígono de implantação	Faixa de 3 km
AHD	0,0	0,0
MTJ Complementar	2,3	11,9
MTJ Hub	7,3	17,2
CTA	33,4	128,5
STR	8,6	55,7
VNO	3,2	38,4

Se tomarmos em linha de conta os recursos agroflorestais todas as opções a desenvolver em áreas menos artificializadas apresentam impactos, sobretudo quando falamos de solos de baixa viabilidade agrícola onde actualmente existem povoamentos florestais que podem ser transferidos para áreas atualmente ocupadas por espécies exóticas sujeitas a elevado risco de incêndio rural. É curiosamente neste quesito, que a única opção considerada justificadamente inviável em termos ambientais, apresenta melhor registo do que as restantes. Cabe aqui no entanto assinalar que deve evitar-se ao máximo o abatimento de espécies de árvores autóctones que não seja estritamente necessário para a execução da obra tendo obrigatoriamente que ser compensado através da plantação e gestão até à idade adulta de um número de espécimes pelo menos uma vez e meia aqueles que tiverem inevitavelmente que ser abatidos.

Quadro 20 - Áreas de Florestas e SAF de sobreiro afetados nos polígonos de implantação das OE (em hectares)

Opções Estratégicas	Florestas e SAF de sobreiro (Polígono de Implantação)
OE 1 – AHD + MTJ	0
OE 2 – MTJ Hub	0
OE 3 – CTA	766
OE 4 – AHD + STR	210
OE 5 – STR	210
OE 6 – AHD + CTA	766
OE 7 – VNO	787
OE 8 – AHD + VNO	787

Quadro 23 - Variação da área agrícola e da área de território artificializados (em Km2) nos municípios afetos a cada opção estratégica da expansão aeroportuária de Lisboa entre 2010 e 2018.

Opções Estratégicas (OE)	Municípios afetos	2018		2015		2010	
		Área agrícola	Territórios artificializados	Área agrícola	Territórios artificializados	Área agrícola	Territórios artificializados
AHD	Lisboa, Loures	44,37	115,65	44,37	115,08	43,97	113,74
OE1 AHD+MTJ	Lisboa, Loures, Montijo e Alcochete	170,13	150,35	166,84	149,38	162,04	146,32
OE2 MTJ+AHD	Montijo e Alcochete	125,76	34,70	122,47	34,30	118,07	32,58
OE3 CTA	Montijo e Benavente	253,12	51,44	250,05	51,07	245,35	49,52
OE4 AHD+STR	Lisboa, Loures, Santarém e Golegã	407,76	161,36	407,52	160,49	406,29	158,54
OE5 STR	Santarém e Golegã	363,39	45,71	363,15	45,41	362,32	44,80
OE6 AHD+CTA	Lisboa, Loures, Montijo e Benavente	297,49	167,09	294,42	166,15	289,32	163,26
OE7 VNO	Vendas Novas	36,54	8,57	35,66	8,59	34,76	8,63
OE8 AHD+VNO	Lisboa, Loures e Vendas Novas	80,91	124,22	80,03	123,67	78,73	122,37

Fonte: INE, Estatísticas de Uso e Ocupação do Solo - Superfície (km<sup>2</sup>) das unidades territoriais por Localização geográfica (NUTS - 2013) e Classes de uso e ocupação do solo; Não periódica.

Tendo em conta o conjunto dos indicadores relativos à saúde humana e viabilidade ambiental a localização de Vendas Novas apresenta muito maiores vantagens em relação à segunda melhor colocada tanto em termos quantitativos como em termos qualitativos, o que não é compensada pelo posicionamento menos meritório nos outros Factores Críticos de Decisão dadas as distâncias relativas.

Como foi sublinhado antes, esta vantagem é sempre pelo menos 6 vezes maior em relação à segunda localização melhor posicionada quando falamos dos riscos críticos por nós identificados desde o início deste processo.

Em relação às outras duas opções consideradas viáveis ambientalmente, e de notar a desvantagem qualitativamente significativa do CTA relativamente às aves migradoras e à proximidade a áreas naturais relevantes, e quantitativamente muito relevante em relação ao nível de afetação potencial dos recursos hídricos, embora a população humana afetada seja significativamente superior em Santarém.



Quadro 32 – Síntese da análise comparativa das Opções Estratégicas no âmbito do FCD3 ‘Saúde Humana e Viabilidade Ambiental’.

Critérios	Indicadores	OE1 AHD+MTJ	OE2 MTJHUB	OE3 CTA	OE4 AHD+STR	OE5 STR	OE6 AHD+CTA	OE7 VNO	OE8 AHD+VNO
Saúde humana	Ruído	△	△	▲▲	△	▲	△	▲▲	△
	Qualidade do ar	△	△	▲▲	△	▲	△	▲▲	△
Biodiversidade	Áreas naturais	△	△	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲
	Montado	▲▲	▲▲	△	▲	▲	▲	△	▲
	Avifauna	△	△	▲	▲	▲	▲	▲▲	▲▲
Recursos naturais	Solo agrícola	▲▲	▲▲	▲	△	△	▲	▲▲	▲▲
	Água superficial	▲	▲	△	▲	▲	△	△	△
	Água subterrânea	▲▲	▲▲	△	▲	▲	△	▲▲	▲▲
Riscos naturais e tecnológicos	Inundações e subida do nível do mar	△	△	▲▲	△	△	▲	▲▲	▲
	Sismos	△	△	▲▲	▲	▲▲	▲	▲▲	▲
	Acidentes industriais graves	△	△	▲▲	△	△	▲	▲▲	▲
	Incêndios	▲	▲▲	▲▲	△	△	▲	▲▲	▲

Legenda: Mais favorável ▲▲ Favorável ▲ Menos favorável △

**NOTA:** Os indicadores avaliados nos FCD 4 e 5, apenas apresentam diferenças com algum significado devido ao custo, tempo de execução e distância em modo rodoviário às áreas centrais da região de Lisboa, embora essas diferenças nunca atinjam a ordem de grandeza observada quando analisamos os impactos sobre a saúde humana e a viabilidade ambiental de cada uma das soluções particularmente quantos aos aspectos críticos atrás assinalados.

As diferentes respostas das soluções analisadas quanto a estes aspectos ou não têm demasiada relevância ou são claramente mitigáveis a prazo como procuraremos mostrar nas próximas subseções.

#### 2.2.4. Fator Crítico 4: Conectividade e Desenvolvimento Económico

No sumário do relatório ambiental afirma-se que “Maior proximidade a Lisboa gera maiores impactos macroeconómicos”. Se lermos a análise estatística que fundamenta esta afirmação em <https://aeroparticipa.pt/relatorios/PT5-Anexo2.pdf>, pp 8-10, não encontramos evidências suficientes de que o AHD gera por si só uma elevada densidade económica já que se encontra no centro da AML, ou seja numa área que teria, de qualquer maneira, um elevado número de empresas por km<sup>2</sup>, como acontece na maioria das grandes cidades europeias. Se for assim, parece-nos mais relevante a existência de um plano de transição ordenada do actual para o futuro aeroporto, que envolva a chamada cidade aeroportuária bem como o seu cronograma de execução, do que a relação

estatística entre indicadores económicos e sociais e a isócrona de 30min de carro em volta do polígono do actual aeroporto. Apresentamos, como referência, o caso de Milão<sup>12</sup> em que aparentemente se verifica que o aeroporto mais distante (+ de 50min de carro) mas com maior dimensão e capacidade de servir como hub internacional apresenta uma pegada económica e social cinco vezes superior ao aeroporto que se encontra muito mais próximo ( +- 10min de carro), o que serve para dizer que as actividades económicas e sociais mais dependentes da actividade aeroportuária deslocar-se-ão previsivelmente para áreas urbanas, desejavelmente organizadas em torno de corredores ferroviários pré-existent, que possam ser redimensionadas com custos controlados - o que reforça a importância de políticas que limitem a especulação fundiária.

O que dissemos anteriormente não invalida que não se deva avaliar o entorno económico e social na óptica da distância-tempo, mas ela deve, em nossa opinião, ser vista numa perspectiva mais gradualista, ter em conta os diferentes modos de transporte e as previsíveis distribuições modais, o congestionamento e o tempo de estacionamento e ser balanceada pela desejável mudança estrutural nos modelos de mobilidade que, no futuro, devem depender menos do veículo individual.

Quadro 35 - Análise comparativa dos indicadores relativos aos critérios de avaliação

Critério de Avaliação	Indicadores	OE1 AHD+MTJ	OE2 MTJ+AHD	OE3 CTA	OE4 AHD+STR	OE5 STR	OE6 AHD+CTA	OE7 VNO	OE8 AHD+VNO
Competitividade e Desenvolvimento do hub	Número de ligações diretas e em trânsito	▲	▲	▲▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲▲	▲▲▲
	Nível de taxas aeroportuárias relativamente à concorrência	▲▲▲▲▲	▲	▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
Impactos Macroeconómicos	Emprego qualificado	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
	VAB	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
	Produtividade	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
	Exportações	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
	Diversificação de mercados	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
	Diversificação de produtos exportados	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
	Diversificação das origens do turismo	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
Receita média por passageiro /turista	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲	
Capacidade de expansão aeroportuária	Número de movimentos/passageiros em cada fase	▲▲	▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲
	Procura vs. capacidade	▲	▲▲	▲▲▲	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲
	Área disponível de expansão	▲	▲	▲▲▲▲	▲▲	▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲

Quadro 35 - Análise comparativa dos indicadores relativos aos critérios de avaliação (cont)

Critério de Avaliação	Indicadores	OE2. MTJ+AHD	OE3. CTA	OE4. AHD+STR	OE5. STR	OE6. AHD+CTA	OE7. VNO	OE8. AHD+VNO
Resultado da ACB	Valor Atual Líquido – Cenário Base	▲	▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲▲	▲▲▲	▲	▲▲▲
	Valor Atual Líquido – Cenário de Expansão	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲	▲▲▲▲	▲▲	▲▲▲▲

Legenda: De Muito favorável ▲▲▲▲▲ para Pouco favorável ▲

Como assinalámos atrás, a optimização dos cronogramas de execução das OEs que incluem VNO e STR (se for considerada viável do ponto de vista aeronáutico), pode modificar de forma sensível estas conclusões, pelo que seria útil visitar estes indicadores caso se concluísse pela possibilidade de reduzir a diferença relativa entre os tempos de execução das diferentes opções.

<sup>12</sup> <https://seamilano.eu/en/extra-financial-information/performance/socio-economic-footprint>

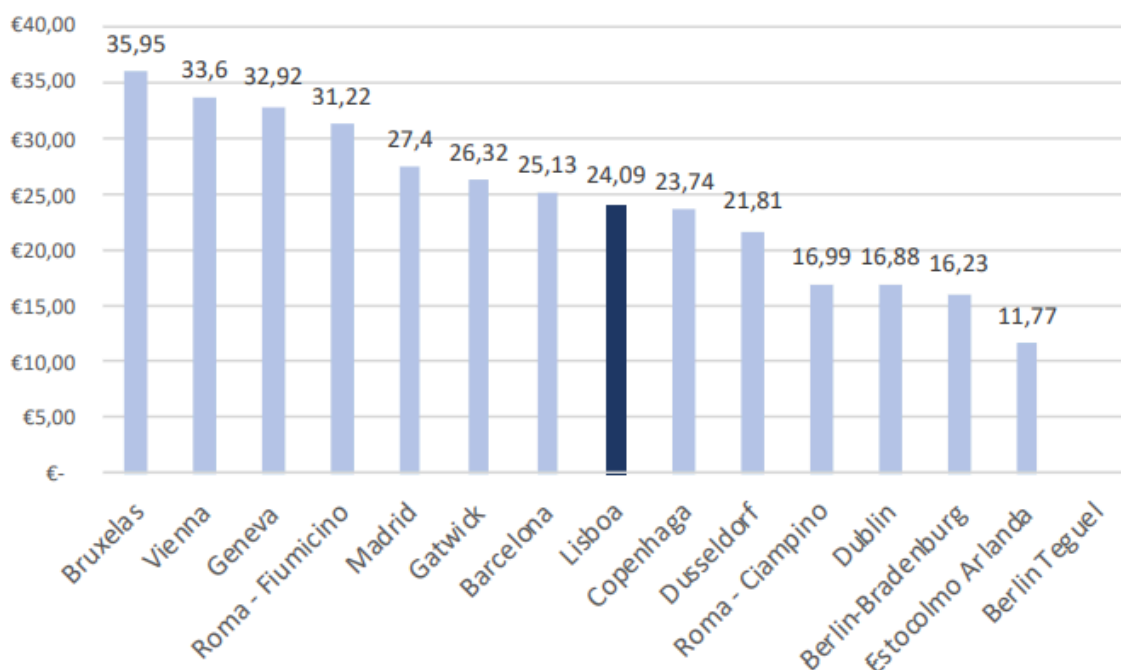
Em relação à análise custo-benefício sugerimos que os custos e os benefícios comecem a ser contabilizados a partir do momento em que, previsivelmente, a solução mais rápida entre em operação. Sugerimos também que possam ser considerada para efeitos analíticos a necessidade de cumprimento das Leis do Clima nacional e europeia (e seus objetivos de redução de emissões de gases de efeito de estufa), o congestionamento e o tempo de estacionamento, os benefícios em termos de mobilidade urbana a nível metropolitano da recuperação de áreas centrais da AML com boas infraestruturas de transportes públicos para funções habitacionais, além dos benefícios de descongestionamento parcial das áreas envolventes ao AHD.

## **2.2.5. Fator Crítico 5: Investimento público e modelo de financiamento**

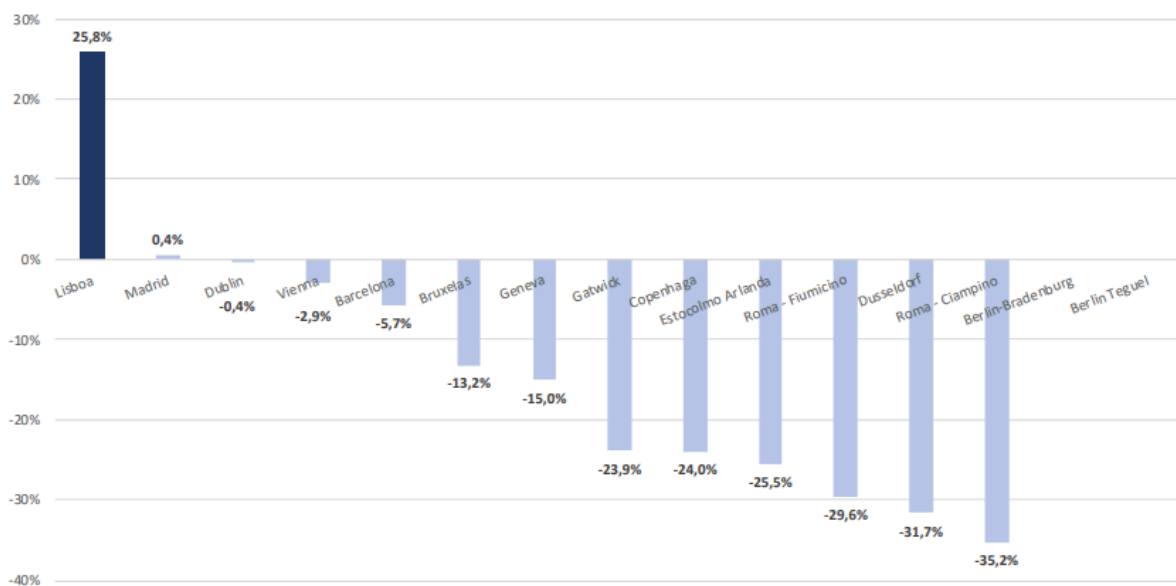
A diferença de custo entre a OE1 e todas as outras opções inicialmente duais é um constrangimento contratual e financeiro bastante significativo à adoção da solução menos danosa em termos ambientais.

Para mitigar este efeito e facilitar a adoção da solução menos danosa para o ambiente e para a saúde humana, sugerimos a aplicação do princípio do poluidor-pagador, através da alteração do Regulamento Geral do Ruído (RGR) de forma a imputar aos gestores de grandes infraestruturas os custos dos impactos negativos causados pelo ruído excessivo. Estes custos poderão ser repercutidos sob certas condições e limites. Consideramos a aplicação do princípio do poluidor-pagador fundamental para que os custos do ruído, que hoje são pagos de forma difusa por todas as pessoas e actividades afectadas, o que além de injusto é economicamente ineficiente e fornece sinais errados à sociedade, sejam suportados por quem os gera e tem a responsabilidade de minimizar o ruído. Sugerimos que seja feita a modelação das taxas de ruído, de forma a que dêem o incentivo certo aos gestores de grandes infraestruturas.

De acordo com o grupo de trabalho que estudou o impacto dos voos noturnos no AHD, a pedido do Ministério das Infraestruturas e do Parlamento, os custos do ruído, gerado apenas pelos voos noturnos na saúde pública, cifravam-se em 2019 em cerca de 206 Milhões de Euros, o que sugere que a aplicação de taxas de ruído correspondentes aos custos apurados daria importante contributo para financiar a forma mais eficiente de mitigar o impacto do ruído aeronáutico na AML que é a transferência tão rápida quanto possível do AHD para o local menos desfavorável em termos de população potencialmente afetada.



**Figura 4 – Valor da taxa unitária por PAX (Euros; 2022; Ordenado)**



**Figura 7 – Variação dos PAX totais (2016-2022)**

Uma leitura das figuras 4 e 7 presentes em anexo do PT5, sugere a fraca ou inexistente correlação entre o nível de taxas aeroportuárias e a evolução do número de utilizadores dos diferentes aeroportos que constituem o benchmark tido em conta no âmbito do contrato de concessão. Aparentemente outros custos e benefícios, para além daqueles que os passageiros têm

que suportar com as taxas aeroportuárias têm maior poder explicativo quanto à evolução do número de passageiros dos diferentes aeroportos.

No caso do Aeroporto de Lisboa as recentes subidas de taxas, a introdução da taxa de carbono e a introdução de taxas turísticas em diferentes cidades portuguesas parecem não ter conseguido moderar a evolução do número de passageiros que utilizam os aeroportos portugueses, pelo que será importante, para verificar os efeitos de uma taxa de ruído da ordem dos 8 Euros por passageiro com destino final em Lisboa - de modo a refletir os custos até agora apurados do ruído do tráfego da Portela - tem na evolução do número de passageiros em Lisboa e nos outros aeroportos.

Se a CTI considerar útil esta análise, seria evidentemente relevante incorporá-la nos diferentes modelos utilizados para perceber os efeitos nas posições relativas das diferentes OE's face aos diferentes FCD.

PTS - Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício | Comissão Técnica Independente | Relatório Preliminar

Critério de Avaliação	Indicador	OE 1. AHD+MTJ	OE 2. MTJ+AHD	OE 3. CTA	OE 4. AHD+STR	OE 5. STR	OE 6. AHD+CTA	OE 7. VNO	OE 8. AHD+VNO
Valor para o promotor	Valor atual líquido (M€)	8.406	5.664	5.525	6.480	5.708	6.511	5.561	6.428
	Valor das opções de expansão	100% saturação: Nulo	100% saturação: Nulo	85% saturação: Menor	59% saturação: Alto	83% saturação: Menor	60% saturação: Alto	84% saturação: Menor	59% saturação: Alto
	Valor da atividade regulada (M€)	9.879	11.055	12.514	11.930	12.397	12.045	12.435	11.937
	Valor da atividade não-regulada (M€)	2.333	2.677	2.901	2.684	2.857	2.724	2.834	2.661
	RRMM	+ baixas	médias	médias	+ altas	médias	+ altas	médias	+ altas
Necessidades de financiamento	Necessidades de financiamento público	Nulas	Nulas	Nulas	Nulas	Nulas	Nulas	Nulas	Nulas
	Necessidade de financiamento privado (M€)	2.052 (2028)	6.280 (2031)	5.674 (2030)	2.717 (2030)	5.789 (2031)	2.582 (2029)	6.115 (2032)	2.005 (2031)
Rapidez de execução	Tempo de execução (anos)	6	9	7	8	8	7	9	9
	Custo para o promotor dos limites de capacidade (M€)	2.742	636	718	425	829	313	1.179	579
	Custo para a economia dos limites de capacidade	1546 MPAX	1222 MPAX	24 MPAX	30 MPAX	30 MPAX	24 MPAX	37 MPAX	37 MPAX
Resiliência financeira e económica	Taxas de Juro	4.445 (-47%)	1.950 (-66%)	1.252 (-77%)	2.736 (-58%)	1.555 (-73%)	2.675 (-59%)	1.484 (-73%)	2.786 (-57%)
	Custos Capex	6.883 (-18%)	2.437 (-57%)	1.569 (-72%)	3.226 (-50%)	1.890 (-67%)	3.207 (-51%)	1.677 (-70%)	3.160 (-51%)
	Custos Opex	7.614 (-9%)	4.846 (-14%)	4.543 (-18%)	5.557 (-14%)	4.755 (-17%)	5.559 (-15%)	4.622 (-17%)	5.523 (-14%)
	Receita regulada (M€)	3.696 (-56%)	714 (-87%)	-115 (-102%)	1.115 (-83%)	151 (-97%)	1.067 (-84%)	20 (-100%)	1.100 (-83%)
	Receita não regulada	8.143 (-3%)	4.811 (-15%)	4.476 (-19%)	5.729 (-12%)	4.701 (-18%)	5.725 (-12%)	4.575 (-18%)	5.685 (-12%)

Tabela 27 – Avaliação financeira das opções estratégicas

## 4. Conclusões

As ONGAs consideram que está inequivocamente demonstrada a necessidade da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) em relação à solução aeroportuária para a região de Lisboa. Foi desenvolvido pela CTI um processo participativo que permitiu a transparência dos trabalhos e do

processo de decisão, uma melhoria muito importante face à situação anterior, que deve ser reconhecida e elogiada, servindo de referência para processos de tomada de decisão de elevada complexidade em que é legalmente obrigatório o recurso à AAE.

Em matéria de procura aeroportuária, as ONGA entendem que, devido a um vasto conjunto de circunstâncias, designadamente os compromissos em matéria climática, devemos usar como referência o cenário mais moderado.

De entre as diversas Opções Estratégicas para o novo aeroporto de Lisboa, as ONGA consideram que:

1. Todas as opções que incluem Montijo são inviáveis, e nesta matéria, as ONGA concordam plenamente com a CTI;
2. Na generalidade dos descritores ambientais e de saúde pública, Vendas Novas salienta-se como mais favorável, com excepção da dimensão florestal e dos recursos hídricos superficiais;
3. Em matéria de impacte ecológico, designadamente em relação à avifauna, bem como de afectação de áreas florestais e riscos para o aquífero do baixo Tejo e Sado, Alcochete destaca-se como a mais desfavorável das três ambientalmente viáveis (VNO, CTA, STR) — algo que não é claramente evidenciado no resumo não técnico e na informação agregada apresentada pela CTI, embora esteja presente na documentação técnica;
4. Em matéria de acessibilidades, consideramos que o descritor mais importante é a acessibilidade em transporte público, em especial a ferrovia convencional, com indicadores como tempo de viagem, frequência e fiabilidade para os principais destinos terrestres — algo que consta na documentação técnica mas não tem expressão na informação agregada apresentada pela CTI. Além disso, os custos de novas acessibilidades relacionadas directamente com o aeroporto devem ser imputados a cada uma das opções, o que torna as opções que incluem o CTA numa solução significativamente mais desfavorável do que Vendas Novas e especialmente Santarém;
5. Em matéria de cidade aeroportuária, os investimentos necessários foram pouco explorados em qualquer das localizações. Em especial, deve ser assinalado o facto de não terem sido plenamente considerados os impactos ambientais da ocupação da área pertencente ao CTA para efeitos de desenvolvimento das actividades conexas à actividade aérea, que neste aspecto parece ser, das três, a localização mais desfavorável.

Independentemente da solução a adoptar em relação ao novo aeroporto, devemos dar prioridade imediata à mitigação dos impactes da Portela, nomeadamente nas seguintes vertentes:

1. Qualquer modificação significativa das operações no AHD/Portela deve ser sujeita a avaliação de impacte ambiental, dados os impactes já presentes e a população afectada;
2. É necessário promover eficazmente a complementaridade do AHD/Portela com o aeroporto de Beja, que se consegue com investimentos, já estudados, de electrificação e modernização da linha Casa Branca-Aeroporto de Beja-Beja.

**Comissão Técnica Independente**

**RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA**  
**3ª fase da AAE: avaliação de opções estratégicas**

**COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO**  
**REGIONAL DO ALENTEJO**

**COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DO MÉDIO TEJO**



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
CCDR Alentejo	<p>Vendas Novas apresenta localização com maior sobreposição dos polígonos de implantação com áreas de florestas de sobreiro e SAF de sobreiro – 787 ha (à semelhança da AHD+VNO – 787 ha, CTA -766ha, e AHD+CTA – 766 ha), não se devendo verificar alterações quanto às medidas de proteção de espécies como o sobreiro.</p> <p>De referir que OE3 (CTA) afeta menos cerca de 21 ha de SAF de sobreiro do que OE7 (VNO), o que não se poderá um valor diferenciador com significado.</p> <p>Contudo, há que referir que na opção VNO os terrenos em causa são atualmente ocupados em grande parte por espécies de crescimento rápido, como o eucalipto, e infestantes, como as acácias, pelo que não se trata de afetar montados de sobreiro no seu estado puro.</p>	<p>A verificação de campo deve ser reencaminhada pela AAE para o nível de avaliação de projeto.</p>
	<p>Ordenamento do Território – Salientam-se as gralhas detetadas nos quadros 12 e 13 e figura 9, no que concerne às unidades utilizadas, respetivamente para o tráfego e para o eixo dos passageiros, e, ainda, que, no que diz respeito às questões das acessibilidades, o documento se foca apenas no PROTLVT, não havendo qualquer referência ao PROT Alentejo, o que se afigura manifestamente insuficiente face às localizações em avaliação. Neste âmbito, considera-se que, à semelhança do referido no RA, futuramente, a adoção de orientações para a promoção de um planeamento urbano rigoroso, eficaz e eficiente, poderá minimizar ou eliminar os efeitos decorrentes da implantação do aeroporto, passíveis de constituírem dissonâncias ambientais.</p>	<p>Agradecemos a identificação das gralhas referidas no V. parecer que serão corrigidas. Será ainda feita uma menção específica ao PROT do Alentejo na versão final do RA.</p>
	<p>Numa perspetiva de coesão e desenvolvimento territorial, VNO, embora tenha uma reduzida população ativa envolvente, encontra-se muito próxima de grandes aglomerados populacionais, nomeadamente na península de Setúbal. O novo aeroporto deve ser visto também como uma oportunidade de desenvolvimento territorial. O Alentejo é a região mais</p>	<p>Uma infraestrutura aeroportuária pode aproveitar uma dinâmica económica positiva, mas não é por si só fator desencadeador dessa dinâmica, como aliás o investimento no terminal civil da Base Aérea de Beja bem o demonstram. Pelo que o argumento aqui usado não fica justificado.</p>



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>despovoada de Portugal Continental e a tendência é para a perda de população no futuro. A implantação de um aeroporto internacional nesta região pode vir a ser um fator de inversão da tendência de desertificação humana deste território. Antes da construção da ponte Vasco da Gama, as cidades do Montijo e Alcochete tinham uma dimensão muito inferior à atual. Foi a construção da ponte Vasco da Gama que potenciou o desenvolvimento urbano a que agora se assiste. A construção de uma cidade aeroportuária no Alentejo pode vir a ter um efeito muito positivo no desenvolvimento desta região.</p>	
<p>Comunidade Intermunicipal (CI) Médio Tejo</p>	<p>Condições de navegação aérea</p> <p>Estranhámos que os problemas associados às condições de navegabilidade, nomeadamente quanto a "restrições fortes de capacidade por espaço aéreo e conflitos militares" e limitações à implementação da cidade aeroportuária, tenham surgido neste momento como condicionante decisiva na solução Santarém.</p> <p>No relatório da 1.ª fase esta questão apareceu mencionada como "resolúvel", é público que a NAV não classificou nenhuma proposta como inviável, e salientamos o facto de haver uma clara flexibilidade do projeto Magellan 500 para adaptações nos cenários de implantação e orientação que minimizem as restrições agora apontadas.</p>	<p>O 1º Relatório da CTI foi um Relatório de seleção de opções estratégicas face a um conjunto específico de critérios de viabilidade técnico-científicas. Só o Relatório Ambiental preliminar foi realizado com base em estudos específicos e aprofundados, que trouxeram mais informação e clarificação. Ficou demonstrado com esses estudos que as opções associadas a Santarém, designadamente as OE4 e OE5, não apresentam capacidade para se constituir como hub intercontinental, e por isso foram consideradas inviáveis para esse objetivo, tal como claramente explicitado no relatório ambiental. Não cabe à NAV classificar as OE4 ou OE5 como viáveis ou não para se constituírem como um hub intercontinental. Cabe à NAV indicar se as OE 4 e OE5 podem suportar níveis de capacidade exigidos por um hub intercontinental.</p> <p>Acresce que o ofício do EMFA, recebido (anexo 1 do Relatório Ambiental e 13 do relatório PACARL), vem declarar a inviabilidade da implementação de um Hub nestas opções por conflitos de espaço aéreo não resolúveis devido a compromissos internacionais com NATO.</p>
	<p>A definição da zona de influência de um aeroporto internacional é normalmente fixada em 100 km ou 60 min de tempo de viagem (em uso, por exemplo, na Comunicação n.º 25 de 2014 da Comissão Europeia). No relatório verifica-se que a opção foi</p>	<p>O conceito de zona de influência é um conceito que é utilizado em várias áreas disciplinares, geografia, ordenamento do território, avaliação de impacte ambiental,</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>considerar uma distância de “30 minutos a partir de cada localização aeroportuária”, que é manifestamente muito escasso, e que prejudica, em toda a análise efetuada, a solução Santarém.</p> <p>Esta restrição tem consequências também ao nível da análise dos impactos macroeconómicos que podem ser gerados pela implantação da solução aeroportuária. Há divergências que podem ser apontadas, por exemplo às diferentes avaliações neste domínio entre as soluções de Santarém e Alcochete (veja-se o território servido num raio de 20km das duas localizações, por exemplo). Mas salientamos sobretudo que, quando se restringe a avaliação a um raio de influência tão curto, é evidente que uma das conclusões da comparação direta com soluções mais densas e próximas da área metropolitana, é que os impactos são sempre menores numa solução como Santarém.</p> <p>Realidade que também minimiza uma dimensão mais vasta de impactos que esta localização em Santarém poderia ter para um território muito mais alargado, e neste sentido para a própria coesão territorial do país.</p>	<p>etc.) e que não pode ser cristalizado numa dimensão como a Magellan 500 insiste.</p> <p>A zona de influência de um aeroporto internacional fixada em 100 km ou 60 min de tempo de viagem (em uso na Comunicação n.º 25 de 2014 da Comissão Europeia) é um conceito genérico que se aplica a toda a União Europeia, que inclui países como a Alemanha e a França, ou como Portugal e Luxemburgo, cujas dimensões geográficas são bastante menores que os primeiros. E onde 100km tem significados muito distintos. Pelo que não podem ser reclamados strictu sensu e têm naturalmente que ser adaptados. Além disso não determinam uma diretiva pelo que não está em causa o seu cumprimento ou não pelos estados-membros.</p> <p>A análise de acessibilidades realizada pela CTI não usa a designação área de influência. Usa “isócronas de 30 minutos” (que têm uma delimitação geográfica diferente) para analisar e avaliar as características territoriais e socioeconómicas das áreas envolventes a cada localização aeroportuária em análise.</p> <p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspetiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.
	<p>Condições de acessibilidade</p> <p>Do ponto de vista das conclusões relativas às condições de acessibilidade à nova infraestrutura aeroportuária, existentes e necessárias garantir, também nos parece existir algumas questões na comparação entre a localização em Santarém ou Alcochete.</p> <p>Se considerada a acessibilidade ferroviária, e o traçado da Rede de Alta Velocidade, é manifesta a menor distância e mais vantajosa localização de Santarém, sendo que uma ligação pela margem esquerda do Tejo nem sequer se encontra prevista no Plano Ferroviário Nacional.</p> <p>No que respeita à acessibilidade rodoviária haverá necessidades de implementação de novas vias na acessibilidade à localização no Campo de Tiro de Alcochete não consideradas no relatório.</p>	<p>A rede de AV prevista no PFN contempla não só as ligações diretas entre as cidades do Porto e de Lisboa, tirando partido da quadruplicação da linha do Norte entre o Carregado e Lisboa Oriente, como a construção de uma nova linha AV, igualmente entre o Carregado e Lisboa, para a qual apresenta duas opções, com traçados a nascente e a poente, sendo que a primeira, a nascente, entroncará na LAV Lisboa Madrid. Esta linha por nascente poderá vir a servir o aeroporto no CTA, caso o governo opte por esta localização como também, numa perspetiva mais abrangente de Ordenamento do Território, irá permitir ligações diretas Norte – Sul (à semelhança da A13 na rede rodoviária), aliviando o núcleo central da AML. Em termos de custos, apresenta ainda um valor de investimento inferior ao traçado por nascente.</p> <p>Como salientado no RA, face à densidade da nossa rede fundamental de estradas (AE), todas as localizações aeroportuárias em análise estão satisfatoriamente servidas por infraestruturas rodoviárias, havendo apenas que garantir as ligações adequadas às AE mais próximas. No entanto, constatar a existência de autoestradas na proximidade não é suficiente, há que verificar o volume de tráfego a que estão sujeitas. A este respeito, a AE com níveis de saturação mais elevados é a A1, que teria ainda de suportar o grosso dos movimentos gerados pelas duas OE envolvendo Santarém.</p>

### Processo de Avaliação Ambiental estratégica n.º 47 da CCDRA I.P. e

**Projeto:** Avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa

**Assunto:** Parecer Final da CCDRA I.P.

Dando cumprimento ao estipulado no n.º 1 do Artigo 6.º e no n.º 1 do Artigo 7.º do regime jurídico de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), procedeu-se à análise do Relatório Ambiental (RA) preliminar da AAE, que foi sujeito a consulta pública e institucional. O RA descreve o processo de desenvolvimento da AAE e apresenta os resultados finais da análise e avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, concordando-se com a metodologia apresentada.

Tendo como pontos de referência os documentos que integram o RA da Comissão Técnica Independente (CTI), e ao enquadramento da dimensão estratégica da avaliação, que o Aeroporto Humberto Delgado (AHD) de forma alguma responde aos objetivos associados aos nós de ligação da RTE-T principal, desde logo por não “refletir a evolução da procura de tráfego” (Reg. (EU) N.º 1315/2013, Art.º 38.º), e verificando-se, ainda, que não só já atingiu o limite da sua capacidade, resultando em crescentes solicitações não atendidas (*spillage*) como, face à sua inserção geográfica na cidade de Lisboa, não apresenta quaisquer condições para se poder expandir.

Quanto às soluções apresentadas, verifica-se que Vendas **Novas (VNO – OE7)**, é uma solução única (à semelhança de OE2 – Montijo Hub (MTJ), OE3 - **Campo de Tiro de Alcochete (CTA)**, e OE5 - Santarém (STR), que se caracteriza por apresentar maior capacidade de aumentar o número de ligações diretas e em trânsito relativamente às duas, dado que beneficiam o desenvolvimento do *hub*.

No referente à avaliação efetuada por áreas temáticas (PTs – cf. Quadro 39 RA), e para os seguintes pontos considerados relevantes para a decisão:

#### 1. **Acessibilidades e Território**

- **VNO** (OE7 e, OE8) e **CTA** (OE3 e 6) tem possibilidade de articulação com a Linha de Alta Velocidade (**LAV**), que é um aspeto fundamental de uma localização aeroportuária, permitindo-o de forma direta (numa ligação de passagem).

Num cenário com **Alta Velocidade (AV)** e **Terceira Travessia do Tejo (TTT)**, as soluções com **CTA e VNO ganham vantagem em relação a Santarém**.

Refira-se, ainda, que a localização CTA (OE3 e OE6) tem espaço para criar a infraestrutura, a sua expansão e uma aglomeração urbana envolvente em terreno público, em condições ideais para controlar a especulação fundiária, e apresenta:

- Acessibilidade rodoviária implicando a construção de ligações à rede existente com comprimento considerável;
- Distâncias e tempos ao centro da cidade de Lisboa e à Estação do Oriente (no caso da ferrovia) no limite dos valores admissíveis;
- Acessibilidade ferroviária alinhada com AV;
- Valores intermédios de pegada carbónica;
- Condições na envolvente muito favoráveis (densidade de população ativa e do tecido económico);
- Pequena área a expropriar no polígono do aeroporto (restante área é domínio público) e disponibilidade de terrenos públicos para a instalação de um aglomerado aeroportuário;
- Centralidade e cobertura territorial satisfatórios.

OPÇÃO Preferível: AHD+MTJ e MTJ (1º) e AHD+CTA e CTA (2º) – melhores opções na acessibilidade, conjugada com o efeito centralidade do AHD.

## **2. Planeamento aeroportuário**

- **VNO** (OE7) apresenta menos limitações no Planeamento aeroportuário (PT2)

## **3. Ambiente**

- **VNO** considerada como uma das soluções únicas mais favoráveis (seguida de OE3 - **CTA**), porque, designadamente entre outros aspetos, **não interceta áreas classificadas**.

Apresenta, ainda, **sobreposição (reduzida) com área agrícola e área de RAN**, e com **áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos**.

A sobreposição dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado, tem potencial para prejudicar os ODS 6 e 15 bem como a Estratégia Nacional de Conservação da Biodiversidade 2030, entre outras (OE3 CTA, OE4, OE5, OE6, OE7 VNO, OE8).

Contudo, há que referir que na opção VNO os terrenos em causa são atualmente ocupados em grande parte por espécies de crescimento rápido, como o eucalipto, e infestantes, como as acácias, pelo que não se trata de afetar montados de sobreiro no seu estado puro.

- **CTA**, representa uma **sobreposição moderada/muito elevada dos cones de aproximação e saída e dos designados cones de mil pés com potenciais corredores migratórios**, entre outras (OE1, OE2, OE3 – CTA (substitui integral AHD), OE4, OE5, OE6).

Saliente-se que as soluções únicas foram consideradas mais favoráveis que soluções duais, pela duplicação dos efeitos nocivos, em especial na afetação da população (saúde pública). Não há nenhuma solução boa, há a mais favorável, **mesmo as melhores opções têm problemas de afetação de recursos hídricos e montado**.

Saliente-se que as soluções duais foram consideradas piores que as únicas, porque duplicam as externalidades ambientais negativas.

Genericamente, **VNO** e **CTA** (elevada afetação) evidenciam resultados mais favoráveis no que respeita à afetação de áreas naturais, embora penalizados no referente à afetação de montado (VNO - afetação significativa do montado, e CTA - elevada afetação, apresentando-se como menos favorável do que VNO – cf. Quadro 32 – Síntese da análise comparativa das Opções Estratégicas no âmbito do Fator Crítico de Decisão 3 (FCD3) 'Saúde Humana e Viabilidade Ambiental do RA). Sublinhe-se, ainda, que, do ponto de vista ambiental, as soluções que envolvem a Base Aérea nº 6 Montijo (**MTJ**) são fortemente penalizadas pela maioria dos critérios de avaliação deste FCD.

## **4. Uso do Solo**

### Sobreiro

- **VNO** apresenta localização com **maior sobreposição dos polígonos de implantação com áreas de florestas de sobreiro e SAF de sobreiro – 787 ha** (à semelhança da AHD+VNO – 787 ha, **CTA** -766ha, e AHD+CTA – 766 ha), não se devendo verificar alterações quanto às medidas de proteção de espécies como o sobreiro. Refira-se que OE3 (CTA) afeta menos cerca de 21 ha de SAF de sobreiro do que OE7 (VNO), o que não se poderá um valor diferenciador com significado.

A **sobreposição dos polígonos de implantação com áreas de florestas de sobreiro e SAF de sobreiro é comum a todas as localizações à exceção de AHD+MTJ e MTJ HUB**.

## **5. Vulnerabilidades Territoriais**

- **VNO** (seguida do CTA) apresenta-se **como a localização mais favorável no indicador Avaliação das vulnerabilidades territoriais ao perigo sísmico**, para cada uma das áreas de implantação associadas às oito opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, considerando 3 escalas territoriais: (i) polígono que limite a área de implantação da infraestrutura aeroportuária; (ii) faixa de 3 km que circunda a área (i); (iii) círculo com raio de 25km, centrado no centroide da área (i).

- **VNO** apresenta-se como a **situação mais favorável no indicador Vulnerabilidades territoriais ao perigo de inundação e de subida do nível do mar** (cf. Quadro 29 do Relatório Preliminar), sendo que o Aeroporto Humberto Delgado e o Montijo apresentam as situações mais desfavoráveis.

- **VNO** apresenta-se como a **situação mais favorável no indicador Vulnerabilidades territoriais ao perigo de acidente industrial** (cf. Fig.32 e Quadro 31 do Relatório Preliminar), sendo que o Aeroporto Humberto Delgado e o Montijo apresentam as situações mais desfavoráveis.

- **VNO** apresenta-se como a **situação mais favorável no indicador Vulnerabilidades territoriais ao perigo de incêndio rural** (cf. Fig.31 do Relatório Preliminar), sendo que o Aeroporto Humberto Delgado e o Montijo apresentam as situações mais desfavoráveis.

## **6. Económico e financeiro**

- **VNO** e **CTA**, num cenário com Alta Velocidade e Terceira Travessia do Tejo, ganham vantagem em relação a Santarém.

## **7. Conetividade e Desenvolvimento Económico**

- **VNO**, embora se encontre um pouco distante do centro de Lisboa, apresenta baixa densidade económica da envolvente e a distância limitam os efeitos da conetividade na atividade económica. A sua localização **beneficia da linha de Alta Velocidade e da TTT**. Apresenta maiores custos referentes ao acesso dos passageiros, mas é mais vantajosa em termos de custo relativamente ao fator ruído. Apresenta flexibilidade e capacidade de crescimento.

- Em termos de opção preferível – e AHD+CTA (1.ª), e AHD+VNO (2.ª posição)

## **8. Segurança Aeronáutica**

- **VNO** - Cedência total (de área militar).

- Em termos de opção preferível: **CTA** (1ª posição) e **VNO** (2.ª posição).

## **9. Investimento Público e Modelo de Financiamento**

- **VNO** apresenta VAL positivo, sem necessidade de investimento público.

- Em termos de opção preferível – AHD+CTA (1.ª posição) e AHD+VNO (2.ª posição).

## **10. Ordenamento do Território**

- **VNO** apresenta sobreposição dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado, com potencial de prejudicar os ODS 6 e 15, bem como a Estratégia Nacional de Conservação da Biodiversidade 2030, entre outras (OE3 CTA, OE4, OE5, OE6, OE7, OE8).



## 11. Conclusão

Com o enquadramento acima exposto, **considera-se que se poderá concluir que**, ressalvando a relevância dada no âmbito das competências da CCDRA, IP aos fatores Sócio economia, Uso do Solo e Ordenamento do Território, destaca-se:

- a) **Ordenamento do Território** – Salientam-se as gralhas detetadas nos quadros 12 e 13 e figura 9, no que concerne às unidades utilizadas, respetivamente para o tráfego e para o eixo dos passageiros, e, ainda, que, no que diz respeito às questões das acessibilidades, o documento se foca apenas no PROTLVT, não havendo qualquer referência ao PROT Alentejo, o que se afigura manifestamente insuficiente face às localizações em avaliação. Neste âmbito, considera-se que, à semelhança do referido no RA, futuramente, a adoção de orientações para a promoção de um planeamento urbano rigoroso, eficaz e eficiente, poderá minimizar ou eliminar os efeitos decorrentes da implantação do aeroporto, passíveis de constituírem dissonâncias ambientais.
- b) **Sócioeconomia** - Da análise efetuada à parte do estudo que reporta ao contexto socioeconómico, foi possível verificar que se trata de uma proposta muito bem elaborada e documentada, que se baseia em informação compilada de fontes diversas, oficiais e temáticas, e os indicadores que informam a análise, são os que habitualmente se utilizam em estudos desta natureza, não se tendo identificado incorreções ou incongruências que possam distorcer o sentido das análises propostas.

Analisados os objetivos estratégicos por FCD (Fatores Críticos para Decisão) e critérios de avaliação e escalonados por resultados, detendo a análise nas opções OE7 – Vendas Novas (que substitua integralmente o AHD) e OE8 - AHD principal + Vendas Novas complementar, verifica-se que no FCD1 - Segurança aeronáutica a opção de **VNO** é considerada a segunda melhor; no FCD3 – Saúde e Ambiente, é avaliada como a melhor opção; no FCD4 – Conetividade e Desenvolvimento Económico AHD+VNO, será a segunda opção; no FCD5 – Investimento Público e Modelo de Financiamento, AHD+VNO também constitui a segunda opção.

No âmbito do item economia, do fator Sócioeconomia, e no que aos FCD estritamente económicos diz respeito, verifica-se que, no FCD 4 – Conectividade e Desenvolvimento Económico, estas opções encontram-se entre as melhores em todos os critérios (Competitividade e desenvolvimento do *hub*, Impactes macroeconómicos, Capacidade de expansão aeroportuária e Análise custo-benefício), bem como no FCD5 – Investimento Público e Modelo de Financiamento, onde se apresenta *ex aequo* com a opção OE1, como a melhor opção nas necessidades de financiamento.

Em síntese, e como decisão final, os documentos sugerem um “modelo dual, que permita a evolução para um modelo único no médio/longo prazo”, que “deverá ter condições para poder vir a ser aeroporto único, devendo ser tida em conta a proximidade ao centro de Lisboa, de forma a potenciar as economias de aglomeração da região”, medidas que são compatíveis com a localização do novo aeroporto em **Vendas Novas**, como também apontam as conclusões, sendo uma das soluções viáveis a opção OE8 - AHD principal + Vendas Novas complementar.

Face ao anteriormente exposto, e considerando que os resultados do RA mostram que na decisão da localização de um aeroporto é importante ter em conta a proximidade à região de Lisboa, bem como a densidade económica do território da nova infraestrutura aeroportuária, e sendo a Região Alentejo uma região próxima, de baixa densidade populacional, o desenvolvimento de um aeroporto internacional constituiria um benefício para a região Alentejo, em termos socioeconómicos, turísticos, e coesão territorial, traduzindo-se em impactes positivos diretos no planeamento e desenvolvimento turístico e regional, e identidade territorial.

Numa perspetiva de coesão e desenvolvimento territorial, **VNO**, embora tenha uma reduzida população ativa envolvente, encontra-se muito próxima de grandes aglomerados populacionais, nomeadamente na península de Setúbal. O novo aeroporto deve ser visto também como uma oportunidade de desenvolvimento territorial. O Alentejo é a região mais despovoada de Portugal

Continental e a tendência é para a perda de população no futuro. A implantação de um aeroporto internacional nesta região pode vir a ser um fator de inversão da tendência de desertificação humana deste território. Antes da construção da ponte Vasco da Gama, as cidades do Montijo e Alcochete tinham uma dimensão muito inferior à atual. Foi a construção da ponte Vasco da Gama que potenciou o desenvolvimento urbano a que agora se assiste. A construção de uma cidade aeroportuária no Alentejo pode vir a ter um efeito muito positivo no desenvolvimento desta região.

Acresce, ainda, a possibilidade de uma localização em **VNO** poder constituir uma alternativa aos aeroportos do centro da Europa.

Assim, conciliando os fatores analisados pela Comissão Técnica Independente com os fatores de política de valorização do interior, afigura-se que **VNO** seria a opção que deveria ganhar maior peso, considerando-se como a solução mais favorável, apoiada numa aposta na economia local, promovendo a preservação da identidade regional e da paisagem.

5



## Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo

Exmos. Senhores

Bom dia,

Vem-se por este meio remeter:

Relatório Preliminar da CTI

Pronuncia da Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo

No âmbito do processo de consulta pública do Relatório Preliminar da Comissão Técnica Independente, a Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo vem salientar os seguintes aspetos discordantes das conclusões apresentadas e que, globalmente, prejudicam a avaliação da solução Santarém (OE4 e OE5).

### 1. Condições de navegação aérea

Estranhámos que os problemas associados às condições de navegabilidade, nomeadamente quanto a "restrições fortes de capacidade por espaço aéreo e conflitos militares" e limitações à implementação da cidade aeroportuária, tenham surgido neste momento como condicionante decisiva na solução Santarém.

No relatório da 1.<sup>a</sup> fase esta questão apareceu mencionada como "resolúvel", é público que a NAV não classificou nenhuma proposta como inviável, e salientamos o facto de haver uma clara flexibilidade do projeto Magellan 500 para adaptações nos cenários de implantação e orientação que minimizem as restrições agora apontadas.

### 2. Zona de influência, geração de impactos e promoção da coesão territorial

A definição da zona de influência de um aeroporto internacional é normalmente fixada em 100 km ou 60 min de tempo de viagem (em uso, por exemplo, na Comunicação n.º 25 de 2014 da Comissão Europeia). No relatório verifica-se que a opção foi considerar uma distância de "30 minutos a partir de cada localização aeroportuária", que é manifestamente muito escasso, e que prejudica, em toda a análise efetuada, a solução Santarém.

Esta restrição tem consequências também ao nível da análise dos impactos macroeconómicos que podem ser gerados pela implantação da solução aeroportuária. Há divergências que podem ser apontadas, por exemplo às diferentes avaliações neste domínio entre as soluções de Santarém e Alcochete (veja-se o território servido num raio de 20km das duas localizações, por exemplo). Mas salientamos sobretudo que, quando se restringe a avaliação a um raio de influência tão curto, é evidente que uma das conclusões da comparação direta com soluções mais densas e próximas da área metropolitana, é que os impactos são sempre menores numa solução como Santarém.

Realidade que também minimiza uma dimensão mais vasta de impactos que esta localização em Santarém poderia ter para um território muito mais alargado, e neste sentido para a própria coesão territorial do país.

Há ainda uma questão associada a esta matéria, pelo lado da procura da infraestrutura, e que nos parece não verificada, mas útil de considerar. Não obstante as considerações prospetivas incluídas no Anexo 4, não encontramos referência ao balanço das proveniências regionais dos atuais utilizadores do AHD. E pensamos que se trata de um dado importante que devia estar evidenciado: de onde provêm os utilizadores do Aeroporto de Lisboa e os impactos dessa distribuição de proveniências?

### 3. Condições de acessibilidade

Do ponto de vista das conclusões relativas às condições de acessibilidade à nova infraestrutura aeroportuária, existentes e necessárias garantir, também nos parece existir algumas questões na comparação entre a localização em Santarém ou Alcochete.

Se considerada a acessibilidade ferroviária, e o traçado da Rede de Alta Velocidade, é manifesta a menor distância e mais vantajosa localização de Santarém, sendo que uma ligação pela margem esquerda do Tejo nem sequer se encontra prevista no Plano Ferroviário Nacional.

No que respeita à acessibilidade rodoviária haverão necessidades de implementação de novas vias na acessibilidade à localização no Campo de Tiro de Alcochete não consideradas no relatório.

Desta forma, solicitamos à CTI que possa ponderar a revisão dos aspetos aqui mencionados, de forma a garantir uma maior equidade na análise técnica comparativa das possíveis localizações.

Tomar, 25 de Janeiro de 2024.

## Comissão Técnica Independente

# RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA 3ª fase da AAE: avaliação de opções estratégicas

## PARTICULARES

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
Ana Cabral	<p>Sabe-se que a RCM lhe atribuiu como “missão avaliar as opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa” mas, mesmo assim lamenta-se que, sendo uma ‘Avaliação Ambiental Estratégica’, os vários aspectos ambientais não tenham tido prioridade absoluta, tal como indica a Ciência disponível que alerta para um planeta de recursos e capacidade de absorção finitos, pelo que aumentos de escala, com cada vez mais pistas, equipamentos e impactes, parecem desajustados.</p> <p>...se explica bem nas FAQs, a exclusão ambiental da OTA, já não se entende porque Montijo não foi excluído, apesar dos impactes ambientais também pesados</p> <p>Na Análise de Curto Prazo, se privilegiassem conceitos de moderação e limites às operações do AHD e não, também aqui, melhorias com eventual extensão e aumento, mesmo que temporários (embora nas FAQs não pareça ser assim). A manter-se para lá da transição, o AHD só fará sentido para situações especiais.</p> <p>Não é claro, apenas de acordo com as próprias considerações da CTI, que Vendas Novas tenha sido a 2ª escolha e não a 1ª. Não parece suficiente o carácter público dos terrenos no CTA. Já a questão de proteção e recarga de aquíferos subterrâneos e de corredores migratórios de avifauna é crucial. Por isso, Vendas Novas devia ser preferida ao CTA</p>	<p>As questões ambientais são naturalmente críticas e relevantes, e estão integradas nos FCD. A CTI utilizou 5 FCD, não estabelecendo nenhum peso nem ponderação a cada um deles. Todos são relevantes numa AAE. Caberá ao decisor político, eventualmente, dar maior peso (ou não) a algum ou alguns dos fatores, no contexto da tomada de decisão.</p> <p>Note contudo que é necessário um novo aeroporto, por todas as razões, incluindo ambientais, face aos impactos negativos que o AHD representa. E não haverá nunca uma nova infraestrutura aeroportuária sem impactes ambientais. O que procurámos fazer foi identificar as situações em que esses impactes negativos sejam mais críticos para poderem ser evitados ou minimizados.</p> <p>O estudo das opções envolvendo o MTJ são determinados na Resolução do Conselho de Ministros e como tal tiveram que ser analisados e avaliados.</p> <p>As medidas contidas no relatório de Curto-Prazo (anexo 10 do PACARL) visam, como se explica no relatório reduzir o congestionamento atualmente existente no AHD, não tem como objectivo aumentar a capacidade do AHD, dado que isso iria reflectir-se num ainda maior aumento de externalidades ambientais.</p> <p>Globalmente, do ponto de vista ambiental, as opções únicas são mais favoráveis que as opções duais. No caso da afetação da biodiversidade, VNO e CTA evidenciam resultados mais favoráveis, tendo VNO vantagens sobre a CTA.</p> <p>Do ponto de vista das águas subterrâneas, Vendas Novas é a OE mais favorável.</p> <p>Em relação à recarga dos aquíferos tanto Vendas Novas como CTA têm limitações que terão de ser consideradas em</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>São referidas, como justificação, previsões de crescimento *ad infinitum* e a necessidade de adequação da oferta à procura como se esta não fosse uma variável completamente induzida pela manipulação de preferências (publicidade e outras), decisões políticas, infraestruturas instaladas, etc.</p> <p>Aponta incongruências uma vez que também em relação a Santarém, tão depressa se preveem vários impactes ambientais essenciais, como se diz que a principal restrição é de carácter aeronáutico para além da distância e acessibilidades.</p>	<p>fase de projeto (caso alguma seja a escolhida). Em particular a questão das águas subterrâneas, face à semelhança destas duas opções não justifica uma mudança do local indicado.</p> <p>As previsões de crescimento da procura não são ad infinitum e estão devidamente justificadas no relatório do PT1, até 2050 com base em projeções realizadas por entidades internacionais, e depois de 2050 definidas por curvas ajustadas que se aproximam das tendências europeias, com redução das taxas de crescimento da procura. Em todo o caso, a necessidade de uma pista é já necessária face às procuras existentes em 2024, e seguramente até 2050.</p> <p>O facto da avaliação antever importantes impactes ambientais não significa que a segurança aeroportuária não possa ser o principal motivo de exclusão de uma data opção, sobretudo em relação à OE5 e à função de hub intercontinental que fica assim impossibilitada com a atual orientação de pistas.</p> <p>A OE Santarém tem de facto como maior limitação as questões aeronauticas, como se refere no relatório PACARL e no seu anexo 9. Porém, isso não significa que não existam outras restrições de carácter, ambiental, económico e outra</p>
André Sá	O primeiro ponto a contemplar é se não existe Portugal fora da Área Metropolitana de Lisboa. Existem dois aeroportos internacionais em Portugal continental (Porto e Lisboa), sendo o primeiro para o norte, e o segundo para o centro -- não centro+sul! pois como é que alguém pode chegar ao sul senão pela estrada? Qual o objectivo ao decidir construir um novo aeroporto na AML?	A CTI foi mandatada por Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022 e 86/2023, para desenvolver uma <i>“análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa”</i> .
	Sendo o tema das alterações climáticas tão pertinente no presente (já no passado o era, mesmo que mais ignorado ainda que hoje em dia): considerem que, por exemplo, uma única carruagem das Urbanas de menor capacidade tem mais lugares sentados que um Boeing 737 (um avião de viagens	Registámos o comentário

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>low-cost comum) nas suas configurações com mais lugares (250 vs 215) -- UMA carruagem! A maior parte das viagens de comboios Urbanos tem pelo menos DUAS carruagens. Considerem também que, enquanto que num avião é impossível os passageiros viajarem em pé, uma carruagem de um comboio Urbano tem muitos mais lugares em pé do que sentados -- o que se pode verificar nas horas de ponta. E considerem ainda que uma única viagem de avião produz mais CO2e do que uma viagem de comboio. Os ganhos (ou perdas) são enormes com uma escolha tão simples quanto esta: incentivar o uso do comboio ou do avião.</p>	
<p>António Coutinho</p>	<p>1. Sumário Executivo</p> <p>1. A Comissão procurou a localização para um aeroporto que pudesse responder a uma previsão de procura de 84M que é um problema bastante diferente se a procura for 40M</p> <p>2. A previsão de procura efectuada pela empresa TIS resulta de uma aplicação simples de taxas de crescimento a partir de fontes terceiras sem uma reflexão de fundamentais da realidade portuguesa</p> <p>3. A previsão da procura efectuada pela empresa TIS nem sequer utilizou os valores publicados pela Eurocontrol para Portugal que em particular para o seu cenário base aponta para valores bastante mais baixos e nem sequer considera haver um gap de capacidade aeroportuária</p> <p>4. O resultado da procura é inverosímil por não ter sido contrastada com aspectos fundamentais básicos como a demografia, o PIB, restrições de emissões e mesmo restrições a jusante do aeroporto</p> <p>5. O resultado parece ter é ainda inverosímil por não comparar com os níveis de tráfego actuais dos principais aeroportos do mundo como Heathrow, Frankfurt ou Charles de Gaulle com ~60M</p>	<p>A Comissão Técnica Independente agradece a participação no processo de consulta pública, tendo o seu comentário recebido a maior atenção por parte desta comissão.</p> <p>As questões que nos coloca podem ser sintetizadas em três pontos: o método seguido para determinar os valores de procura; a inverosimilhança dos valores projetados; e as condicionantes que considera não terem sido acauteladas no processo de projecção, nomeadamente, a questão do impacto da redução de emissões e os custos dos voos.</p> <p>Primeiro será necessário enquadrar o objetivo da CTI e de como os estudos de procura se integram nesse objetivo. O principal objetivo do trabalho da CTI consiste na avaliação de um conjunto de opções estratégicas para o aumento de capacidade do sistema aeroportuário da região de Lisboa, em relação à forma como melhor representam o interesse público. Por isso, as previsões de procura de transporte aéreo pretendem fornecer um leque de valores estimados de procura aeronáutica para serem considerados em diversos fatores de avaliação das opções estratégicas, tendo em atenção a capacidade, os custos e as dificuldades associados a que cada uma das opções tem de responder adequadamente. Em particular, estes valores servem de base para outros estudos no âmbito deste projeto global,</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>2. A procura prevista resulta de uma aplicação simples de taxas de crescimento sem ter em conta fundamentais de procura</p> <p>1. O anexo da procura começa por referir que as projeções de tráfego aéreo têm metodologias bastante diferentes consoante os horizontes temporais, como sejam modelos econométricos e modelos de projeção em autocorrelação temporal</p> <p>2. Curiosamente, a TIS referiu a Eurocontrol como referência que considera um modelo mais fundamental para as previsões de procura no espaço europeu</p> <p>3. O modelo da Eurocontrol tem como base a evolução da demografia e a evolução do PIB, variáveis tidas como chave para a previsão, considerando depois limitações como a capacidade dos aeroportos, a própria evolução da frota e as limitações das emissões</p> <p>4. Trata-se de um modelo fundamental contrariamente ao modelo utilizado pela TIS que não é mais que a utilização de taxas constantes de crescimento com base em relatórios de terceiros, considerando depois ajustes diversos sem grande aprofundamento fundamental</p> <p>5. A TIS começa por utilizar a taxa europeia de crescimento de 1.18% em vez da taxa calculada pela Eurocontrol para Portugal de 0.8%, não se percebendo o critério já que existia informação específica para o País</p> <p>6. Depois, a Eurocontrol converte a taxa de crescimento de voos europeia de 1.18% numa taxa de crescimento de passageiros de 1.91%, quando o relatório da “Aviation Outlook 2050 - Main report,” da Eurocontrol referenciado pela TIS refere “By 2050, the number of passengers in ECAC is expected to reach 1.88 billion in the Base scenario, corresponding to an average growth rate of 1.2% per year”</p> <p>7. A TIS refere que a relação entre voos e passageiros é “algo incoerente”, apesar da Eurocontrol ser uma referência do</p>	<p>nomeadamente das análises de custo-benefício, como é bem referido no relatório da TIS.</p> <p>É também importante lembrar que o horizonte deste estudo não é o ano de 2050, mas sim 2086. Assim, a avaliação não se baseou apenas em projeções, mas também numa visão estratégica de evolução progressiva para um <i>hub</i> intercontinental, tal como estabelecido na Resolução de Conselho de Ministros 89/2022 de 14 de outubro, e que possa ter um período de vida nunca inferior a seis décadas.</p> <p>Respondendo especificamente às questões que são levantadas:</p> <p>A primeira é relativa à metodologia seguida para a determinação dos valores de procura, onde se refere que a procura prevista resulta de uma aplicação simples de taxas de crescimento de organismos externos.</p> <p>A metodologia seguida pela TIS para a projeção temporal da procura no aeroporto de Lisboa no horizonte definido, 2086, na realidade teve por base as informações disponibilizadas por diferentes entidades internacionais de referência e que são utilizadas recorrentemente em exercícios desta natureza, tal como explicitado no relatório do Anexo 2 do PT1 (páginas 5 e seguintes). Tendo em conta os horizontes adotados para as projeções de procura e o conhecimento profundo do setor e da existência de equipas especializadas dedicadas apenas à questão da evolução do tráfego aéreo em cada uma dessas organizações, optou-se pela análise das previsões produzidas por cada uma delas, certamente tendo em conta todas as variáveis macroeconómicas relevantes, quer a nível global, quer a nível de cada continente.</p> <p>Um facto importante, e não contemplado em qualquer das projeções dessas organizações, é que desde 2013 a taxa anual de crescimento do tráfego aéreo nos aeroportos portugueses (e no de Lisboa em particular) tem sido cerca de duas vezes mais forte que na Europa em geral, e entre 2,2 e 2,5 vezes maior que no Sudoeste Europeu, pelo que não faz</p>



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>mercado e do seu modelo fundamental ter em conta a frota e a forma como esta poderá evoluir por força das limitações ambientais</p> <p>8. A passagem de uma taxa de crescimento de 1.18% para 1.91% significaria que os aviões estariam constantemente a aumentar de tamanho e que em 2050 TODOS os aviões teriam mais 25% mais de capacidade!</p> <p>9. Depois, a TIS faz ainda uma correcção das taxas de crescimento futuras com base na relação entre as taxas de crescimento passadas entre a Europa e Portugal que começa com um factor de 2 e termina em 1 em 2050 através de uma “curva logística”</p> <p>10. Este ajuste é feito desconsiderando por completo a base das previsões e é uma mera hipótese de trabalho que não tem em conta quaisquer fundamentais como seja demografia e evolução do PIB como a própria TIS refere serem variáveis chave do crescimento</p> <p>11. Portanto, enquanto uma Eurocontrol previa uma procura de uns 40M de passageiros para Lisboa, a TIS previa 66M utilizando o mesmo relatório de base...</p> <p>12. É interessante que a Eurocontrol que com o seu modelo identifica as restrições dos aeroportos, não identifica Portugal como tendo um gap entre a procura possível e a capacidade disponível, contrariamente por exemplo a Espanha que tem previsto a mesma taxa de crescimento de 0.8%</p> <p>13. Apesar do desvio sobre as previsões da Eurocontrol, a TIS considerou também o cenário Alto da ICAO, aparentemente por ser próximo do cenário da Boeing e da IATA ajustado com base no peso histórico para a Europa num valor de 4.2%</p> <p>14. Pelo anexo, não é possível perceber os cálculos, mas pelo texto assume-se que a taxa europeia foi feita com base num histórico que será o mesmo que assumir que a quota do</p>	<p>sentido adotar para o caso em estudo as taxas de crescimento apontadas nas projeções daquelas organizações para a Europa no seu todo. Também não é esperável que esse rácio de taxas de crescimento se mantenha indefinidamente, pelo que se admitiu que ocorreria até 2050 a convergência das taxas de crescimento do tráfego aéreo verificadas em Lisboa com a taxa média europeia.</p> <p>A partir da consulta das projeções das várias organizações internacionais credíveis foram escolhidas duas intergovernamentais, e realizando uma média ponderada entre elas, com os pesos calibrados para que o valor da projeção em 2050 correspondesse ao nível de crescimento da economia que nos colocasse no valor médio de riqueza da União Europeia, tal como foi referido anteriormente, como convenientemente explicado no referido relatório (páginas 10 e seguintes).</p> <p>São também colocados em dúvida os valores do Eurocontrol utilizados para Portugal. Na verdade, quer o Eurocontrol quer a ICAO realizam projeções à escala continental e para regiões sub-continentais para horizontes de projeção mais longos, tendo sido utilizados como referência os valores da sub-região onde nos encontramos, o Sudoeste europeu. No entanto, é referido que o valor deveria ser de 0,8%, uma vez que na página 7 do estudo Eurocontrol Aviation Outlook 2050, surge aquele valor de crescimento médio anual até 2050 para Portugal. No entanto, no mais atualizado Eurocontrol Forecast Update 2023-2029, associados a Portugal encontramos valores entre 2,4% e 6,2% de crescimento médio anual para aquele período de sete anos, completamente dissonante do que é referido no relatório anterior do Eurocontrol.</p> <p><a href="https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2023-2029-autumn-2023">https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2023-2029-autumn-2023</a>.</p> <p>É ainda referido que não será previsível o aumento da capacidade das aeronaves. Na verdade, o que se tem</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>mercado europeu será constante até 2050... quando a demografia e o PIB estão muito longe de o suportar</p> <p>15. A taxa elevada considerada também foi sujeita a correcção para refletir o aumento do crescimento verificado desde 2010 do crescimento de Portugal face à média europeia...</p> <p>16. Portanto, onde a Eurocontrol previa para Portugal 40M de passageiros em 2050, a utilização das taxas e sua correcção da ICAO aponta para 108M de passageiros</p> <p>17. Até a TIS deverá ter achado o valor de 108M pouco realista e por isso considerou uma taxa média 3.77% de entre a “sua” Eurocontrol e a ICAO Alto, resultando numa procura de 84M face aos 40M iniciais da Eurocontrol</p> <p>18. A TIS considerou os valores obtidos como verosímeis e sensatos sem ter comparado com os níveis de tráfego actuais dos principais aeroportos do mundo como Heathrow, Frankfurt ou Charles de Gaulle com ~60M, nem avaliado o que significa em termos de quota de mercado do aeroporto de Lisboa no contexto global de procura Passageiros 2019 2050 Comentários Passagers on board ECAC Passagers on board Lisbon Eurocontrol quota de mercado 1320000 31200 2,4% 1880000 Valores Eurocontrol Aviation Outlook 2050 39942 2,1% Diminui quota de mercado que resulta da demografia e maior prevalência dos países de leste como seja a Turquia Passagers on board Lisbon TIS quota de mercado 31200 2,4% 84741 4,5% Quase que duplica a quota de mercado sem que haja alguma coisa que o justifique</p> <p>19. É interessante perspectivar que a Eurocontrol tem vindo a rever em baixa as suas previsões de procura face ao passado e que a última previsão de Abril de 2022 reduziu em 10 anos as 3 previsões de procura decorrente entre outras coisas da evolução da economia europeia e das exigências ambientais</p> <p>20. A TIS identificou variáveis fundamentais chave para as previsões que foram identificadas mas não consideradas, em particular:</p>	<p>observado é o aumento do número de passageiros por movimento que é o resultado do aumento da capacidade das aeronaves e das taxas de ocupação (cf. AIRBUS, Global Market Forecast 2022-2041 e Boeing, Commercial Market Outlook 2022-2041).</p> <p>Os valores de procura são inverosímeis e pouco sensatos?</p> <p>Estudos anteriores, como o Estudo para a Análise Técnica Comparada das Alternativas de Localização do Novo Aeroporto de Lisboa na Zona da Ota e na Zona do Campo de Tiro de Alcochete, em 2008, já previam valores de procura de 19 milhões de passageiros por ano para 2017, de 21 milhões para 2020, 22 milhões para 2022, de 27 milhões para 2030 e de 36 e 43 milhões de passageiros por ano para 2040 e 2050, respetivamente. Note-se que o valor calculado para 2017 foi atingido em 2015, dois anos antes do previsto, e que os 27 milhões previstos para 2030, foram atingidos em 2017, treze anos antes do previsto.</p> <p>Outros estudos mais recentes apontam para valores de procura mais elevados. O estudo da Roland Berger de 2016, para a Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC), indicava uma procura previsível de 50 milhões de passageiros por ano na Região de Lisboa para 2050. O estudo de 2022 para a Confederação do Turismo de Portugal, integrando já a informação relativa à redução de procura associada à situação pandémica, adiantava uma procura de 40 milhões de passageiros ano para 2035. Os estudos do consórcio Magellan consideraram uma procura de passageiros para o futuro aeroporto de 40 milhões de passageiros em 2032 e de 71 milhões em 2050. Os recentes valores conhecidos relativos ao ano de 2023 permitem considerar que terão sido atingidos os 33 milhões de passageiros no aeroporto Humberto Delgado, ultrapassando os valores de 2019.</p> <p>A comparação da situação de Lisboa com os aeroportos de Heathrow, Londres, de Charles de Gaulle, em Paris, ou de Frankfurt é no mínimo abusiva ou incorreta.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estratégia da TAP após privatização</li> <li>• Mudanças climáticas e regulamentação associada</li> <li>• Evolução tecnológica da aviação e das tecnologias de comunicação</li> </ul> <p>21. Foram as duas últimas variáveis que entre outras fizeram a Eurocontrol no seu relatório mais recente atrasar em 10 anos as previsões de tráfego face às previsões de 2018</p> <p>22. A Eurocontrol foi contactada pelo autor que soube que o modelo não inclui nas previsões da procura os efeitos das tarifas na procura por força da adopção de medidas para tornar a aviação mais sustentável e cumprir com as exigências europeias. Sendo a aviação um dos sectores mais difíceis de descarbonização, será de esperar que a restrição sendo activa se traduza em taxas de crescimento ainda mais baixas</p> <p>3. As previsões são inverosímeis e pouco sensatas... “Deve por isso concluir-se que os valores apresentados para 2050 são sensatos e verosímeis.”</p> <p>3.1 ...porque desde logo faltam as pessoas para a procura</p> <p>1. As previsões demográficas da UN apontam para uma redução de 5.5% da população total e de 16% da população activa para a Europa e uma redução de 10.0% da população total e de 24% da população activa para Portugal</p> <p>2. Se no passado o tráfego aéreo tem reflectido muito do crescimento populacional e do PIB, é difícil de perceber como é que o crescimento se sustém com uma alteração tão fundamental de uma das variáveis explicativas mais importantes, sobretudo sabendo que o peso da Europa no tráfego de passageiros do aeroporto de Lisboa representa 77.5% em termos médios entre 2012 2022</p> <p>3. E apesar das previsões demográficas serem bastante estáveis, começam a existir previsões de outras instituições que não a UN a apontarem para cenários ainda de maior contracção populacional</p>	<p>Na verdade, a cidade de Londres é servida não apenas por Heathrow, mas também por Gatwick, Stansted, Luton e London City. No conjunto, em 2019, transitaram neste sistema mais de 179 milhões de passageiros, muito longe dos valores projetados para Lisboa. Em 2000 esse valor foi de 116 milhões, ou seja, ocorreu um crescimento de 62 milhões de passageiros em 19 anos.</p> <p>A situação de Paris é semelhante, embora a cidade seja servida apenas por dois aeroportos, o de Charles de Gaulle e o de Orly. Em 2019, o total de passageiros transitados nestes dois aeroportos atingiu mais de 108 milhões de passageiros, tendo em 19 anos aumentado mais de 34 milhões de passageiros.</p> <p>O caso de Frankfurt é diferente dos anteriores uma vez que a prestação do serviço aeroportuário para a Alemanha não é em rede, como no caso de Londres, nem dual, como no caso de Paris, mas sim num sistema suportado em dois hubs em cidades diferentes, Frankfurt e Munich, devendo, por isso, serem analisados em conjunto. Neste caso, em 2019, os passageiros ascenderam a 118 milhões, 70 milhões em Frankfurt e 48 milhões em Munich. Em 2000 o número de passageiros foi de 72 milhões, tendo o aumento sido de 46 milhões em 19 anos.</p> <p>Desta forma, ao contrário do que é dito, os 84 milhões de passageiros previstos para Lisboa em 2050 estão bem longe dos valores de Londres de há 20 anos atrás e próximos dos valores de Paris e de Frankfurt/Munich em 2000. Ou seja, Lisboa atingiria os valores destes dois sistemas com um desfasamento de 50 anos e longe, mesmo no cenário de crescimento mais forte, da situação de Londres em 2000, pelo que afirmar que foram apontados para o aeroporto de Lisboa valores idênticos aos de Londres, Paris ou Frankfurt não faz qualquer sentido.</p> <p>A relação entre o número de turistas e o número de habitantes é um elemento importante para se perceber da</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>4. As previsões demográficas reflectem uma evolução do balanço natural negativo em grande parte compensado pelo balanço migratório que começa cada vez mais a estar sob escrutínio e limitações futuras com impacto na evolução face ao histórico</p> <p>5. As previsões da Eurocontrol já incluem os efeitos demográficos e por isso os crescimentos do tráfego mais contidos já deverão reflectir esta realidade</p> <p>6. Se passar de 30M de passageiros com 770M de Europeus para 40M com 700M de Europeus já será um crescimento muito elevado, assumir 84M parece absurdo simplesmente por falta de pessoas...</p> <p>7. Finalmente, o crescimento do tráfego acaba por implicitamente assumir que o peso das viagens aéreas no consumo discricionário será várias vezes superior ao que é hoje, o que é uma outra forma de ver a dificuldade de sustentação dos números sobretudo porque a riqueza também é afectada pela demografia</p> <p>3.2 ...porque falta a riqueza para a procura</p> <p>1. Admitindo a manutenção do PIB per capita, a contracção de 10% da população portuguesa implica uma redução real do PIB português de igual dimensão</p> <p>2. Contudo, a manutenção do PIB per capita implica um aumento de produtividade nos próximos 30 anos sem paralelo nos últimos 30 para que menos produzam tanto para mais</p> <p>3. Ora, o aumento de produtividade implica que a população activa se concentre em actividades de maior valor acrescentado, o que é uma implicação que está longe de ser evidente a julgar desde logo pelo actual perfil migratório com a população portuguesa mais qualificada a emigrar e Portugal a receber imigração pouco qualificada</p> <p>4. Portanto, admitindo um aeroporto com uma procura de 84M implica um aprofundamento do peso do sector do turismo que</p>	<p>aceitabilidade dos valores projetados. Em 2019, a relação turística era de 6 para 1 em Lisboa, enquanto no Porto era de 9 para 1 (cf. <a href="https://www.holidu.co.uk/magazine/european-cities-overtourism-index">https://www.holidu.co.uk/magazine/european-cities-overtourism-index</a>). Se admitirmos o crescimento previsto pelo INE para a população da AML para 2050 e os valores projetados do número de passageiros no cenário central, aquele passaria a ser de 15 para 1, o que, em 2019, corresponde a uma situação (que já ocorre) entre a posição de Riquejavique (16) e Florença (13) (Cf. Anexo 2 do PT1, 14-15).</p> <p>O desenvolvimento de um hub intercontinental em Lisboa constitui um desejo expresso na Resolução de Conselho de Ministros 89/2022 e que tem vindo a ser assumido em Lisboa, representando já hoje 23% do movimento de passageiros. Esta função, e a importância que o movimento de passageiros não nacionais no aeroporto de Lisboa apresenta, e que se prevê se mantenha, faz exceder largamente a capacidade local de gerar viagens, tal como o exemplo de Schiphol, nos Países Baixos.</p> <p>A referência à evolução da aviação sustentável não se encontra referida no relatório. Como já foi dito, as projeções das organizações intergovernamentais, nas quais se baseou o estudo da TIS, já terão tido em conta essa e outras evoluções à escala macro. Além disso, uma leitura independente e rigorosa do Anexo 7 do PACARL (PT2) (22 páginas) permite perceber que a transição energética foi tratada na perspetiva da infraestrutura aeroportuária. Este é o propósito do documento.</p> <p>O documento apresenta o contexto da matriz energética a nível europeu, e a evolução da eficiência energética na aviação. É enfatizada a importância da diversificação energética, a regulamentação europeia, e os objetivos estratégicos já estabelecidos e aos quais Portugal terá que aderir. O documento apresenta, com referências detalhadas, um conjunto de medidas práticas que têm vindo a ser</p>



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>difícil resultará num aumento da produtividade e logo da manutenção do PIB per capita</p> <p>5. O sector do turismo tem um valor acrescentado baixo pelo que um maior foco na sua dimensão com uma redução da população activa vai no sentido de agravar a perda de riqueza</p> <p>6. A isto acresce que a proposta do Aeroporto em Alcochete é a de maior investimento, pelo que seria uma opção duplamente geradora de pobreza por aumentar a dívida e reduzir a capacidade de a pagar</p> <p>7. Portanto, “ponderações calculadas por forma a alinhar os resultados do crescimento de tráfego com o cenário da convergência do PIB per capita português com a média da EU em 2050” é uma hipótese muito discutível e dificilmente suportada</p> <p>8. O mesmo raciocínio poderia nalguma medida aplicar-se ao resto da Europa sem o mesmo impacto, servindo apenas para questionar a razoabilidade do maior peso da despesa com tráfego aéreo que pressupõe o aumento da procura para menos população</p> <p>3.3 ...a procura do aeroporto será condicionada por restrições a jusante</p> <p>1. A escolha do aeroporto por parte da Comissão Independente é para a procura máxima, o que está longe de ser evidente e sobretudo de ser do interesse público</p> <p>2. Se o aeroporto não é uma restrição activa do sistema, então irão emergir outras restrições que por agora não são evidentes por o aeroporto ser a limitação</p> <p>3. Desde logo, as acessibilidades rodoviárias e ferroviárias serão parte dessas restrições cuja resolução irá acrescentar custos, exigir investimento antes da procura se concretizar e correndo o risco de nunca acontecer, e sobretudo podem não ultrapassar de forma efectiva as restrições</p> <p>4. Mas há outras restrições mais fundamentais que não foram afloradas, desde logo a infraestrutura humana e de</p>	<p>testadas e propostas pela indústria, com a sua respetiva avaliação e expectativa de resultados e impactos. Estes dados estão na origem da fixação de objetivos que a Comissão Europeia estabeleceu para o setor da aviação nos próximos anos.</p> <p>No capítulo 3 desse documento são referidas 6 macro medidas que constituem as principais ações que os aeroportos estão a desenvolver, algumas em estado já de implementação, outras em estado de experimentação. O SAF é uma das medidas incluídas neste conjunto, sendo a que já está implementada, e incluída na utilização regular das companhias aéreas. É correto que há limitações fortes para a produção de SAF, problema que foi também contemplado neste documento, no Anexo 7 do PACARL (PT2) pp9 e seguintes, onde se trata da utilização de recursos e tecnologias diversas para a produção de combustíveis líquidos.</p> <p>Portanto o anexo 7 do PACARL, dedicado à transição energética cumpre integralmente o propósito de elencar todas as possibilidades tecnológicas existentes, a considerar numa infraestrutura aeroportuária, o seu potencial, e respetivo estado de desenvolvimento, as posições das principais entidades da indústria relativamente à transição energética, e as decisões de carácter regulamentar.</p> <p>Cabe ainda assinalar que as frases citadas no ponto 1 do comentário recebido não constam do Anexo 7 do PACARL, e o parágrafo de onde foram extraídas as mesmas nada tem a ver com transição energética. Estamos, portanto, perante uma confusão de referências que o autor deste comentário terá feito.</p> <p>A competição com outros modos de transporte. A competição com outros modos de transporte, nomeadamente a competição com a Alta Velocidade Ferroviária é abordada no relatório do Anexo 3 do PT1, onde são avaliados os efeitos da introdução dos serviços ao Porto e a Madrid. Por outro lado,</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>alojamento que tenderão a ser as restrições activas fazendo que o aeroporto nunca chegue a servir a procura estimada</p> <p>5. Portugal não dispõe de demografia para suportar em serviço o crescimento da procura. Não só Portugal não dispõe de demografia para suportar o crescimento como a população activa não pode ser dispensada ao serviço de um aeroporto para garantir a manutenção de riqueza</p> <p>6. Além da infraestrutura humana, temos a infraestrutura de alojamento que terá de aumentar para conseguir absorver o aumento do tráfego em Lisboa</p> <p>7. Os 31M de tráfego actual em Lisboa tem em 2022 458 mil camas disponíveis no território nacional com uma estada média de 3 noite por turista.</p> <p>8. Os 84M de tráfego em 2050 implicaria um aumento de camas proporcional para 1241 mil camas ou seja um aumento de 783 mil camas... Ora, Portugal aumentou ~250 mil camas nos últimos 30 anos em todo o território nacional, o que mostra bem a irrazoabilidade e o impacto que teria em termos de investimento e do mercado de habitação</p> <p>9. Poderá argumentar-se o papel que o Alojamento Local terá no aumento da capacidade de dormidas. Com efeito, 70% do tráfego aéreo para Lisboa ficou alojado em Alojamento Local e a sua criação certamente terá sido um dos factores responsáveis pelo crescimento do tráfego aéreo de Lisboa ter sido superior à média europeia</p> <p>10. Ora, tendo em conta as fortes limitações legais ao aumento do Alojamento Local, bem como a elevada taxação ao Alojamento Local, com que infraestrutura de alojamento é que se irá conseguir comportar tamanho crescimento da procura? Se for nova construção, como será financiado, construído e que impactos isso terá no mercado de habitação? Se for Alojamento Local, que impactos terá no mercado de habitação?</p>	<p>apenas os voos domésticos de ligação ao Porto poderão ser afetados por esta concorrência, uma vez que os voos para as ilhas, que representavam 2/3 do tráfego doméstico em 2019, dificilmente poderão ser substituídos por outro modo de transporte que não o aéreo. Não faz sentido imaginar que a competição com ferrovia, mesmo com ligações de alta velocidade, pode vir a afetar significativamente o tráfego aéreo com outros destinos europeus que não Madrid, mas, mesmo nesse caso, o melhor tempo de trajeto ferroviário já conhecido entre as duas capitais (cerca de 5 horas) certamente não conduz a transferências modais relevantes.</p> <p>A incerteza do resultado da privatização da TAP foi reconhecida como uma das incertezas associadas à evolução da procura aeroportuária na Região de Lisboa (cf. Anexo 2 do PT1, pg. 2). No entanto, se o resultado da privatização da TAP poderá condicionar a procura futura, também é verdade que o futuro da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa condicionará igualmente o valor económico e estratégico da companhia aérea nacional para qualquer um dos candidatos à sua privatização. Aqui foi assumido seguir o sentido das declarações políticas de pretender desenvolver um hub intercontinental em Lisboa, suportado na atividade da TAP.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>3.4 ... porque a redução de emissões tornará os voos bem mais caros</p> <p>1. O anexo 7 sobre a transição energética aponta para a elaboração de um Plano... não referindo qualquer referência à evolução da aviação sustentável e possíveis implicações no tráfego. O anexo incumpe totalmente o seu propósito e a Comissão, reconhecendo a importância do tema da transição energética, refere sem evidências que o impacto terá um “carácter residual” e que “não há evidência de que o seu impacto real seja significativo e de que os comportamentos e escolhas associados à viagem estejam em processo de alteração de paradigma, quer no que respeita ao número de viagens, quer às distâncias percorridas e (re)localizações de destinos”</p> <p>2. Em Setembro de 2023, o CEO da Lufthansa, Carl Spohr, disse que ““We would need around half of Germany's electricity to create enough of the fuels” (...) “Today's available SAFs would only be enough to power Lufthansa for two weeks.” (...) “...not to mention the high costs that in the end the passenger will have to bear”</p> <p>3. Aparentemente, o responsável executivo máximo da maior companhia aérea europeia e candidata à privatização da TAP tem um entendimento muito diferente da CTI...</p> <p>4. A aviação representa 4% das emissões europeias e 14.4% das emissões de mobilidade e existem objectivos de utilização de Sustainable Aviation Fuel definidos pela EU de 70% em 2050 e que 50% sejam sintéticos</p> <p>5. O hidrogénio verde é também um possível combustível para a aviação com menores emissões e maior nível de eficiência energética, mas exige aviões completamente novos e tem elevadas implicações no desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária com elevados custos</p>	



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>6. É sabido que o tráfego aéreo é bastante elástico a variações de preço, sobretudo o tráfego de turismo que é a maior parte para Lisboa</p> <p>7. Estudos da IATA apontam para -1.4 o nível de elasticidade global para o trânsito intra-europeu vs nos EUA que é de apenas -0.8, o que deve resultar da maior ligação rodoviária e ferroviária europeia</p> <p>8. O preço do SAF actual é 7x o preço do querosene e que poderá evoluir em baixa para se situar nos 2x. A utilização de querosene tradicional terá de pagar as emissões de CO2 que se prevêem implicar custos ainda superiores aos SAF</p> <p>9. Sabendo que o preço do combustível representa 30% da tarifa aérea, um aumento de pelo menos 3x do preço do combustível, implica um aumento de custo de 90% e logo de uma 6 redução de tráfego de 126%... Ou seja, os 40M previstos pela Eurocontrol poderiam nem sequer ocorrer e haver sim uma contracção da procura para níveis de tráfego próximos ou inferiores aos actuais</p> <p>3.5 ...porque o transporte aéreo terá de competir com outros meios “A concluir, vale a pena referir que não foram incluídas nesta fase do estudo as possíveis supressões de voos para Porto (atualmente 70/semana/sentido) e (mais tarde) para Madrid (atualmente 125/semana/sentido) por efeitos da introdução de serviços de AVF (Alta Velocidade Ferroviária) “</p> <p>1. Na procura e sobretudo no crescimento, não foram retirados os voos domésticos nem os voos com Espanha. Só os voos domésticos representam 12.6% do total do tráfego de Lisboa</p> <p>2. Ora, isso tem imenso impacto sobretudo pelos múltiplos que resultam pela aplicação de taxas de crescimento compostas e factores de majoração</p> <p>3. Não se pode assumir que esses voos se irão manter continuando a considerar ao mesmo tempo a aposta no TGV</p> <p>4. Conforme se viu na secção anterior, parte da maior</p>	

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>elasticidade europeia resulta precisamente por haver mais alternativas ao transporte aéreo que com tarifas mais elevadas se traduzirão em menos tráfego</p> <p>5. Além disso, como se viu com a generalização das reuniões electrónicas, há avanços tecnológicos que reduzem a procura aérea cujo efeito não está ainda bem captado nos números actuais de tráfego, para lá de outros como seja a mobilidade autónoma e ou o transporte ponto a ponto de pequena dimensão</p> <p>3.6 ... porque não tiveram em conta o que pode resultar da privatização da TAP</p> <p>1. Num contexto de um sector bastante competitivo que vai exigir fortes investimentos de descarbonização, muito dificilmente a TAP terá condições de se manter como independente</p> <p>2. A privatização da TAP tentará condicionar a manutenção do hub em Lisboa, mas dificilmente conseguirá condicionar num prazo longo se estruturalmente não fizer sentido</p> <p>3. Se a empresa que ganhar a privatização tiver os seus hubs próximos de Lisboa, é bastante natural que esse tráfego seja deslocalizado para esses hubs</p> <p>4. Se a empresa que ganhar a privatização tiver os hubs longe de Lisboa, a competitividade relativa do hub e a capacidade de ter tráfego em trânsito dependerá da evolução da frota das empresas aéreas residentes</p> <p>5. Com efeito, as exigências ambientais irão implicar em fortes investimentos em aviões mais eficientes ou mesmo de tecnologias como o hidrogénio que se não forem em número suficiente condicionam o número de passageiros em trânsito</p> <p>6. Nada disto foi sequer afluído... Apesar de ter identificado a questão da privatização da TAP, a TIA assumiu que os passageiros em trânsito deveriam continuar a crescer até 30%, apesar de no passado histórico com a TAP totalmente nacional ter 23% no ano de pico de 2019</p>	

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	7. É importante salientar que os 23% de 31M é uma situação muito diferente de 30% de 84M...	
António LEMONDE de Macedo	Partilho das conclusões que me parecem as mais sensatas e ajustadas, face aos resultados da avaliação, para apoiar a decisão em matéria de tamanha envergadura, complexidade e responsabilidade, designadamente, pelo legado que se deixa às próximas gerações.	Regista-se e agradece-se o comentário
Bruno Monteiro	Refere a solução da base aérea de Sintra	A Base Aérea de Sintra não tem condições de expansão (área, acessos, etc) nem de operacionalidade para comportar a operação de um Hub intercontinental, para além das funções da FAP que estão residentes nessa base
Carlos Henrique Lopes	Faz considerações sobre as emissões e dimensionamento energético da nova infraestrutura. Aponta ainda relativamente ao Montijo, que a sua localização está numa zona ambiental bastante sensível. Além disso, teremos a vertente do tempo de construção da infraestrutura: prazo para o Estudo de Impacto Ambiental, Projecto de especialidades, concurso (apesar da entidade concessionária poder adjudicar directamente mas julgo por razões de equidade, deverá ser lançado concurso), estudo de propostas (não refiro possíveis recursos a tribunal), adjudicação, consignação, preparação de obra, entrega de matérias (nesta fase, todos sabemos que é complicado por falta e atrasos) e início de obra.	Regista-se e agradece-se o comentário. O RA apresenta um conjunto de informação que corrobora o comentário referido
Carlos Morais	Em termos ambientais, o número de sobreiros a abater, acaba por ser superior em Vendas Novas, onde há dois núcleos de plantação de sobreiros, em plena produção mais toda a zona de floresta com sobreiros e pinheiros.	O comentário não contraria a análise realizada pela AAE.
	Indica que na questão do aquífero Tejo /Sado, segundo os mapas hidrológicos, esta localização (Vendas Novas) faz parte do aquífero e está numa das zonas de recarga.	Esta questão foi estudada e devidamente ponderada no processo de decisão da melhor localização
	“Em relação às questões sísmicas ainda recentemente tivemos três abalos sísmicos com epicentro na região de vendas novas.”	A atividade sísmica recente não contraria a análise efetuada no Relatório Ambiental

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
Daniel Santos	<p>“é necessário integrar a decisão sobre o NAL no PROT-LVT, cuja elaboração foi determinada pela Resolução de Conselho de Ministros n.o 39/2023 de 3 de maio, que desenvolve a Alteração conjunta do PROT-AML e do PROT-OVT” (p. 2).</p>	<p>Concordamos, mas caberá ao PROT-LVT integrar a decisão sobre o NAL se a mesma tiver sido tomada.</p>
	<p>O novo PROT será elaborado na sequência de processos de Revisão dos PDM, com as seguintes dificuldades acrescidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apesar da proposta de alteração de 2010, o PROT-AML em vigor é o que data de 2002, e carece de atualização face às dinâmicas observadas nos últimos 15 anos;</li> <li>• Vários PDM foram Revistos desde então, e vários estão na fase final de procedimentos de Revisão de PDM para adaptação às alterações legislativas em matéria de ordenamento do território e urbanismo de 2014 (LBPPSOTU) e 2015 (RJIGT), tendo sido prorrogado o prazo até 31 de dezembro de 2024 com a publicação do Decreto-Lei n.o16/2024 de 19 de janeiro;</li> <li>• Acresce que, sobre este caminho com quase dez anos, foi recentemente aprovado o Decreto-Lei n.o 10/2024 de 8 de janeiro, que além de outros temas introduz uma nova definição de “solo urbano” – o que, por si só, justificaria provavelmente reponderar vários aspetos dos processos em curso.” (p. 2)</li> </ul>	<p>Esta questão é muito pertinente na perspetiva do PROT-LVT mas não tem cabimento neste processo de AAE.</p>
	<p>“logo que tomada a decisão sobre o aeroporto, e além da retoma dos PROT – os Municípios da Península de Setúbal iniciem também, nos casos em que seja pertinente, um processo de Revisão dos PDM que integre nas suas estratégias territoriais as necessárias adaptações para enquadrar o desenvolvimento induzido pela nova infraestrutura aeroportuária” (p. 2)</p>	<p>Agradecemos o contributo e comungamos da preocupação de uma vez decidida a Opção Estratégica que melhor servirá Portugal e a Região de Lisboa, encetar um profundo debate sobre as consequentes implicações de tal decisão, seja sobre o território, seja sobre os sistemas de transporte, em particular o ferroviário, na Área Metropolitana de Lisboa.</p>
	<p>Integrar os vários pontos anteriores na Proposta de Plano Ferroviário Nacional, procedendo à sua alteração, é definida a localização das novas estações, delimitar nos IGT de escala</p>	<p>Agradecemos o contributo e comungamos da preocupação de uma vez decidida a Opção Estratégica que melhor servirá Portugal e a Região de Lisboa, encetar um profundo debate sobre as consequentes implicações de tal decisão, seja sobre</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>local as áreas de desenvolvimento associadas, e programar as formas de execução.</p> <p>Aponta quereremos muito em breve a correr em simultâneo vários processos pelos quais a construção do aeroporto não poderá esperar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uma alteração ao PROT-AML, pelo novo PROT-LVT, com o seu calendário específico;</li> <li>• A revisão / alteração dos PDM da Península de Setúbal para adaptação ao NAL, absorvendo o desenvolvimento que induz, também com os seus calendários;</li> <li>• A construção do próprio aeroporto e dos respetivos acessos, que trará efeitos de procura de habitação que redobram sobre a procura existente, e;</li> <li>• Uma revisão da Proposta de Plano Ferroviário Nacional, integrando novas soluções, e adaptando as existentes, procurando melhorar a ligação entre o NAL e os aglomerados urbanos existentes.</li> </ul> <p>Neste sentido, poderá haver vantagens em que a coordenação de tarefas e a articulação destes processos recaiam sobre uma equipa técnica multidisciplinar (à semelhança da CTI) em articulação com o Governo e a CCDRLVT, em estreito contacto com a equipa técnica que desenvolverá o PROT-LVT, e com grupos de trabalho vocacionados em cada Câmara Municipal. Mas nesta equipa técnica será indispensável a presença de arquitetos urbanistas, que integrem e contribuam com a sua visão sobre a intervenção multiescalar e interescalar no território.</p> <p>Aponta para a necessidade de salvaguardar e valorizar a estrutura ecológica metropolitana, com particular enfoque na Costa Atlântica, nos Rios Tejo e Sado e nos seus estuários, nas serras de Sintra e da Arrábida, e nos corredores ecológicos que formam o arco Atlântico-Tejo-Sado e definem,</p>	<p>o território, seja sobre os sistemas de transporte, em particular o ferroviário, na Área Metropolitana de Lisboa.</p> <p>Agradecemos o contributo e comungamos da preocupação de uma vez decidida a Opção Estratégica que melhor servirá Portugal e a Região de Lisboa, encetar um profundo debate sobre as consequentes implicações de tal decisão, seja sobre o território, seja sobre os sistemas de transporte, em particular o ferroviário, na Área Metropolitana de Lisboa.</p> <p>Concorda-se com o comentário. O Relatório Ambiental apresenta diretrizes, orientações e recomendações de seguimento, no que respeita ao FCD 3 - Saúde Humana e Viabilidade Ambiental, que constituem oportunidades para reduzir ou evitar alguns riscos potenciais inerentes às opções estratégicas.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	de certo modo, a área urbana, suburbana e periurbana da AML.	(Relatório Ambiental, Quadro 28, Páginas 110-117)
	<p>Indica que é necessário reconhecer que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• O NAL/CTA será uma nova centralidade polivalente, e constituirá uma importante bolsa de desenvolvimento (talvez o maior pólo empregador) situada para lá dos “limites urbanos” da AML apontados no PROT-AML, e que atrairá fluxos relacionados com as viagens, o emprego, os serviços, a carga e a logística;</li> <li>• O NAL/CTA situa-se numa localização desfasada dos corredores rodoferoviários que, conforme definido no PNPTOT, estruturam o território nacional, e por isso exigirá extensões muito significativas de novas infraestruturas. Esta é uma contradição importante, e está patente no Esquema do Modelo Territorial do PROT-AML resultante dos estudos de 2008-2011 para a sua Revisão, que identificava a localização do NAL no Campo de Tiro de Alcochete.</li> </ul>	Agradecemos o contributo e comungamos da preocupação de uma vez decidida a Opção Estratégica que melhor servirá Portugal e a Região de Lisboa, encetar um profundo debate sobre as consequentes implicações de tal decisão, seja sobre o território, seja sobre os sistemas de transporte, em particular o ferroviário, na Área Metropolitana de Lisboa.
	“Proceder à identificação, em sede dos PDM a rever, dos espaços estratégicos e expectantes, e das áreas de remate de malhas urbanas, de forma a absorver o desenvolvimento induzido pelo NAL nos aglomerados do “Arco Ribeirinho Sul”, e criar novas centralidades de emprego. Este desígnio procura a concretização da área metropolitana policêntrica, conferindo prioridade à regeneração urbana, e procurando a recentralização do desenvolvimento da AML – assente no transporte público e beneficiando áreas urbanas existentes” p. 6).	Agradecemos o contributo e comungamos da preocupação de uma vez decidida a Opção Estratégica que melhor servirá Portugal e a Região de Lisboa, encetar um profundo debate sobre as consequentes implicações de tal decisão, seja sobre o território, seja sobre os sistemas de transporte, em particular o ferroviário, na Área Metropolitana de Lisboa.
	<p>Rever (com urgência) o traçado das infraestruturas ferroviárias de Alta Velocidade no corredor Lisboa-Madrid, no sentido de racionalizar os investimentos a realizar, e consolidar e completar a rede ferroviária na Península de Setúbal.</p> <p>Deverá ser reconsiderado o traçado da LAV, que deverá atravessar o NAL-CTA no sentido Leste-Oeste, e não</p>	Agradecemos o contributo e comungamos da preocupação de uma vez decidida a Opção Estratégica que melhor servirá Portugal e a Região de Lisboa, encetar um profundo debate sobre as consequentes implicações de tal decisão, seja sobre o território, seja sobre os sistemas de transporte, em particular o ferroviário, na Área Metropolitana de Lisboa.

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Norte-Sul. Isto significa reajustar o corredor ferroviário Lisboa-Madrid permitindo os serviços (1) Porto – Lisboa – NAL/CTA e (2) Madrid – NAL/CTA – Lisboa, com paragem comum no NAL/CTA.</p> <p>Concretizando, significa preterir a variante da LAV a Sul do Tejo e da 3ª Fase da LAV Porto-Lisboa em prol de uma nova linha suburbana estruturante, em ferrovia convencional, e do reajustamento de traçado da LAV Lisboa-Madrid na Península de Setúbal. A extensão global será semelhante, mas o efeito das ações é escalado</p>	
	<p>Integrar os vários pontos anteriores na Proposta de Plano Ferroviário Nacional, procedendo à sua alteração, é definida a localização das novas estações, delimitar nos IGT de escala local as áreas de desenvolvimento associadas, e programar as formas de execução.</p>	<p>Agradecemos o contributo e comungamos da preocupação de uma vez decidida a Opção Estratégica que melhor servirá Portugal e a Região de Lisboa, encetar um profundo debate sobre as consequentes implicações de tal decisão, seja sobre o território, seja sobre os sistemas de transporte, em particular o ferroviário, na Área Metropolitana de Lisboa.</p>
	<p>Proceder à identificação, em sede dos PDM a rever, dos espaços estratégicos e expectantes, e das áreas de remate de malhas urbanas, de forma a absorver o desenvolvimento induzido pelo NAL nos aglomerados do “Arco Ribeirinho Sul”, e criar novas centralidades de emprego. Este desígnio procura a concretização da área metropolitana policêntrica, conferindo prioridade à regeneração urbana, e procurando a recentralização do desenvolvimento da AML – assente no transporte público e beneficiando áreas urbanas existentes.</p>	<p>Agradecemos o contributo e comungamos da preocupação de uma vez decidida a Opção Estratégica que melhor servirá Portugal e a Região de Lisboa, encetar um profundo debate sobre as consequentes implicações de tal decisão, seja sobre o território, seja sobre os sistemas de transporte, em particular o ferroviário, na Área Metropolitana de Lisboa.</p>
	<p>A decisão sobre o NAL e infraestruturas associadas constitui um ponto crucial de decisão para o futuro da AML e da Península de Setúbal. Esta participação pretende contribuir para o trabalho que há a fazer após a decisão sobre o aeroporto.</p>	<p>Concordamos e agradecemos os contributos</p>
<p>Fernando Santos e Silva</p>	<p>Sublinho que é um requisito da regulamentação comunitária para aeroportos com mais de 12 milhões de passageiros/ano (revisão do regulamento 1315). Na vossa sugestão de ligar o</p>	<p>Reconhecendo o interesse da discussão da problemática associada ao desenho da rede ferroviária na AML, temos de sublinhar que o mandato da CTI se restringe às questões</p>



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Carregado a Lisboa pela margem esquerda servindo o NAL e seguindo para Lisboa pela TTT Barreiro-Chelas o meu parecer é que a decisão pela margem esquerda ou direita deverá ser tomada após a realização de uma análise de custos benefícios (ACB) comparando os custos de construção e de operação de ambas hipóteses e essa decisão integrada na revisão do PROTAML de 2002, considerando a interdependência com a questão da mobilidade da área urbana (partilha da TTT , interfaces intermodais e com as linhas suburbanas, por exemplo). Admitindo percursos iguais de 36km Carregado-Gare do Oriente pela margem direita e Carregado-NAL pela margem esquerda, resulta cerca de 51 km para o percurso NAL-Gare do Oriente pela TTT a incluir na ligação AV Porto-Lisboa. Resulta assim que em função da localização do NAL no CTFA a localização da TTT em Chelas -Barreiro não é a melhor solução. Aliás, do ponto de vista do serviço metropolitano/suburbano da AML, também o não será, do que decorre a sugestão de ser urgentemente estudada nova localização da TTT e, bem assim, a revisão do traçado de AV do NAL para Vendas Novas em linha e não como ramal para o traçado original da RAVE.</p> <p>Sendo comum às duas hipóteses o troço Gare do Oriente-NAL, a diferença de custos de construção será a diferença entre os custos de Carregado-Gare do Oriente e Carregado-NAL. Admitindo que pela margem direita serão cerca de 12 km de túneis e 14 km de viadutos, poderemos ter um custo de 2.800 milhões de euros a preços atuais. Pela margem esquerda considerando a ponte sobre o Tejo e 20km de viadutos (para evitar o efeito barreira nas explorações agrícolas e nas vias de comunicação), poderemos ter cerca de 1.200 milhões de euros. A diferença para a margem direita poderá ser compensada por menores custos de operação devido i) à economia de energia pela margem direita (estimativa de consumo específico por passageiro-km 60 Wh a multiplicar por 51km e 10 milhões de passageiros anuais, estimativa da IP); ii) à valorização do tempo dos passageiros</p>	<p>aeroportuárias, pelo que não podíamos avançar pela análise do Plano Ferroviário Nacional (PFN) ou do PNI 2030 ou, muito menos, sugerir alterações aos referidos Planos.</p> <p>Estes documentos de política constituíram para nós as grandes referências que permitiram equacionar as ligações às várias localizações aeroportuárias em análise.</p> <p>Com efeito, a rede de AV prevista no PFN contempla não só as ligações diretas entre as cidades do Porto e de Lisboa, tirando partido da quadruplicação da linha do Norte entre o Carregado e Lisboa Oriente, como a construção de uma nova linha AV, igualmente entre o Carregado e Lisboa, para a qual apresenta duas opções, com traçados a nascente e a poente, sendo que a primeira, a nascente, entroncará na LAV Lisboa Madrid. Esta linha por nascente tem não só a vantagem de poder servir o aeroporto no CTA, como também, numa perspetiva mais abrangente de Ordenamento do Território, permitir ligações diretas Norte – Sul (à semelhança da A13 na rede rodoviária), sem sobrecarregar, pelo contrário, aliviando o núcleo central da AML. Em termos de custos, apresenta ainda um valor de investimento inferior ao traçado nascente, como aliás é referido no parecer. Ainda assim, as duas opções de traçado de aproximação a Lisboa deverão ser sujeitas a uma ACB como sugerido.</p> <p>Em complemento, permitimo-nos recomendar a leitura das FAQ nº 1, 2 e 3 do PT3 – Acessibilidades, na página do Aeroparticipa, que apresentam informação mais detalhada a este respeito.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>(20€/h ?) com uma economia de 22 minutos (51km a 180km/h de velocidade média mais 5 minutos de paragem no NAL). Não posso assim concordar com o percurso proposto, sugerindo a otimização do estudo pela margem direita e reiterando a proposta de estudo de nova localização para a TTT.</p> <p>É verdade que não faz parte do mandato da CTI, mas as boas práticas de projeto de um investimento num território requerem a análise da sua integração no ordenamento geral do território (cuja legislação é da exclusiva competência da Assembleia da República de acordo com o art.165.1.z) e isso implica a discussão do local de travessia do Tejo e, como referido na introdução, a revisão do PFN.</p> <p>Tomei a liberdade de juntar na ligação seguinte 4 hipóteses de atravessamento do Tejo para cada uma das versões Carregado-Lisboa pela margem esquerda ou direita. Também sugiro a consideração da localização da estação de alta velocidade de Lisboa no atual AHD, evitando-se os inconvenientes da ampliação da estação da Gare do Oriente (afetação gravosa de áreas técnicas da estação de metro, interferência com as atuais linhas, por exemplo). Reitero que para cada hipótese deverá ser realizada uma ACB para comparação de custos de construção e de operação.</p> <p><a href="https://fcsseratostenes.blogspot.com/2024/01/catalogo-de-alternativas-para-travessia.html">https://fcsseratostenes.blogspot.com/2024/01/catalogo-de-alternativas-para-travessia.html</a></p>	
	<p>A deslocação de 5 a 7km para poente no CTFA, aproximando-o da atual pista de 1000m, permitiria reduzir a distancia do percurso para Lisboa por estrada, pela EN118, A33 e ponte Vasco da Gama. Relativamente à ligação ferroviária a Lisboa, sugiro para avaliação da economia do percurso, para além da ligação anterior, a análise feita em <a href="https://1drv.ms/w/s!AI9_rthOlbweykB_ue11pgVA8Ngi?e=VrSSk0">https://1drv.ms/w/s!AI9_rthOlbweykB_ue11pgVA8Ngi?e=VrSSk0</a></p>	<p>Cabe salientar que a deslocação para poente do sistema de pistas de CTFA, implica a deslocação de todos os elementos associados às pistas, e assegurar que a distância entre pistas é funcional. Em sede de projecto esse estudo poderá ser feito com pormenor</p> <p>Contudo, a deslocalização das pistas para poente leva a maior sobreposição dos cones de aproximação e descolagem com áreas naturais classificadas, nomeadamente da rede natura 2000, incluindo a 1000 pés o que não é permitido por</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Sendo certo que a localização por vós proposta (CTA) é mais favorável do ponto de vista da afetação de sobreiros e do tratamento dos cursos de água, mantêm-se, quer mais a nascente, quer mais a poente, as contraindicações ambientais nomeadamente a perturbação dos aquíferos que eventualmente justificaria um aprofundamento por especialistas com as respetivas medidas de mitigação. Julgo que uma ACB com a economia dos tempos de percurso poderia justificar a deslocação para poente.</p>	<p>lei, bem como uma maior sobreposição com corredores migratórios de avifauna, aspeto particularmente sensível dada a proximidade do Estuário do Tejo e dos movimentos de aves entre este e o Estuário do Sado.</p> <p>Os condicionalismos em matéria de recursos hídricos subterrâneos mantêm-se idênticos com a deslocação e deverão ser aprofundados em sede de AIA.</p>
	<p>Aplaudem-se a análise e as propostas relativas à carga aérea no vosso relatório, nomeadamente nas recomendações para o AHD e para a utilização do aeroporto de Beja</p>	<p>Regista-se e agradece-se o comentário</p>
	<p>sugere-se que a CTI apresente como sugestão a adoção de um procedimento semelhante ao que lhe deu origem para constituição de outra comissão técnica independente com o mandato de analisar a problemática dos transportes na AML</p>	<p>Agradece-se o comentário</p>
<p>Germano Martins e Luís Martins</p>	<p>A referência à inserção na Rede Transeuropeia de Transportes no RNT parece-nos algo deslocada. Não há maior urgência do que havia há vinte anos atrás e não se teme essa inevitabilidade.</p> <p>Na verdade, fica-se com a impressão que se confunde Rede Transeuropeia de Transportes com rede europeia de alta velocidade, a par de outras associações pouco plausíveis.</p> <p>Parágrafo a rever (Sumário Executivo).</p>	<p>Convém começar por salientar que a leitura do Sumário Executivo não dispensa a leitura do relatório principal da AAE e dos seus anexos, bem como os relatórios técnicos complementares ao Relatório Ambiental, designadamente em relação ao PT3, onde o tema da Rede Transeuropeia de Transportes se encontra mais desenvolvido, figurando em ponto próprio. É verdade que a RTE-T não se refere apenas aos aeroportos e às infraestruturas ferroviárias, incluindo também outros modos de transporte como o rodoviário e outras infraestruturas com os portos. Ainda assim, no contexto desta AAE, julgamos que o aspeto essencial a reter no âmbito da RTE-T é a oportunidade e pertinência da articulação física e funcional entre as infraestruturas aeroportuárias e as redes ferroviárias.</p>
	<p>Os Programas de Trabalhos apresentados são especialmente sucintos no que respeita aos trabalhos de construção. Sugere-se a desagregação pelas especialidades e fases</p>	<p>O trabalho realizado não inclui a fase de construção, corresponde à avaliação de opções estratégicas que se baseia em considerações de natureza estratégica e não operacional, e por essa razão os cronogramas estão</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Expropriações/Aquisição de terrenos;</li> <li>- Terraplanagens/Movimentação de Terras;</li> <li>- Construção 1.ª fase: Pista 1 + taxiway, placas;</li> <li>- Construção 2.ª fase: Pista 2 + taxiway, placas;</li> <li>- Construção 3.ª fase: Pista 3 + taxiway, placas; (exceto Montijo)</li> <li>- Construção 4.ª fase: Pista 4 + taxiway, placas; (exceto Montijo)</li> <li>- Construção do terminal e de edifícios de apoio;</li> <li>- Sistemas de navegação, monitorização e controlo de tráfego</li> </ul>	<p>agregados. Em sede de projecto será necessário desagregar todas as tarefas associadas à construção do sistema de pistas</p>
	<p>Não se considera possível retirar conclusões seguras do Cronograma Financeiro (PT2 - Anexo 6), pois é apresentado como se as OE formassem um projeto integrado e não projetos alternativos. Por outro lado, apresentar montantes de milhares de milhões de euros com precisão até ao cêntimo dificulta a leitura e a interpretação e é um rigor desnecessário face aos pressupostos para determinação dos custos.</p> <p>Sugere-se que os cronogramas financeiros sejam revistos em função dos Programas de Trabalhos e ambos (PT e CF) apresentados de forma separada para cada OE.</p>	<p>Tomamos nota, mas não nos foram fornecidos dados suficientes para a desagregação sugerida</p>
	<p>Documentos word/pdf/xls</p> <p>Entrega determinada na RCM, mas julgamos que apenas para os documentos finais após AAE.</p> <p>A ter em atenção</p>	<p>Não entendemos esta questão - de notar que a RCM (9/2022 foi alterada pela RCM 86/2023 e que as exigências coerentes com Estudo Prévio deixam de fazer sentido uma vez que a avaliação ficou associada ao nível de Programa Base.</p>
	<p>“Estudo da previsão da procura aeroportuária (passageiros, operações e carga) na região de Lisboa até 2067 (2062, fim da concessão da ANA + 5 anos)” Entrega determinada na RCM, (2.2.1 — Desenvolvimento de um estudo de procura, a que corresponde o «Pacote de Trabalho 1 (PT/WP 1)».</p>	<p>A RCM estabelece o requisito de análise e avaliação até ao horizonte de 50 anos de operação, o que foi estabelecido pela CTI como sendo 2086.</p> <p>De resto não se entende o comentário.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Considera-se útil para o diálogo com o concessionário do AHD. A ter em atenção.</p> <p>Como aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e se em modelo dual ou único? Elementos de resposta já identificados pela CTI, mas justifica-se tentar completar com novos elementos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• O Aeroporto Humberto Delgado (Portela) tem limitações físicas incontornáveis para a expansão, o que constitui um sólido argumento para a necessidade de um novo aeroporto que, aliás, neste momento já não está em causa. Aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa obriga à construção de um novo aeroporto.</li> <li>• Avaliar de forma isenta se um aeroporto único é globalmente mais vantajoso do ponto de vista custo-benefício e ambiental do que um “sistema” dual, mantendo o atual aeroporto – limitando as operações e movimento de passageiros e aeronaves para um nível compatível com a Lei do Ruído e elevando o nível de serviço prestado – é o verdadeiro desafio.</li> </ul> <p>Como evoluir para um hub intercontinental? Elementos de resposta já identificados pela CTI, mas justifica-se tentar melhorar com introdução de novos elementos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Um aeroporto estrategicamente localizado, que serve como ponto de conexão para voos de diversas origens e destinos (hub) pode ser muito lucrativo do ponto de vista das receitas para a região em que se insere.</li> <li>• As companhias aéreas pagam tarifas para utilizar os aeroportos como hubs de conexão, que podem gerar uma fonte consistente de receita para o aeroporto.</li> <li>• Hubs movimentam um grande volume de passageiros e carga, o que pode resultar em receitas significativas não</li> </ul>	<p>Recomenda-se que não sejam feitas considerações apenas com base na leitura do sumário executivo, sem uma leitura atenta do Relatório Ambiental e dos Relatórios Complementares ao Relatório Ambiental.</p> <p>A análise da solução única versus a solução dual está exaustivamente feita no trabalho da CTI, em todos os PT. O verdadeiro desafio, como identificam, é um dos desafios que foi trabalhado pela CTI - recomenda-se a leitura do PACARL, no PT2, bem como da análise económica e financeira, no PT5, que inclui a ACB e não só.</p> <p>Perante a vossa pronúncia ficarão agradavelmente surpreendidos porque todos os vossos argumentos se encontram trabalhados - basta ler o relatório da CTI até às fundamentações nos relatórios técnicos complementares, o sumário executivo só apresenta um sumário como o nome indica.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>apenas para o aeroporto, mas também para as empresas locais, como hotéis, restaurantes, e serviços de transporte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Um hub eficiente pode atrair mais turistas que escolhem fazer escalas longas ou conexões na região.</li> <li>• Hubs aeroportuários impulsionam o desenvolvimento econômico e urbanístico em torno deles, atraindo investimentos, empresas e oportunidades de emprego.</li> <li>• No entanto, a construção e manutenção de um hub aeroportuário requer investimentos substanciais em infraestrutura, tecnologia e serviços para garantir uma operação eficiente.</li> <li>• Além disso, a concorrência entre hubs globais é intensa, o que significa que a região tem de se manter competitiva e atrativa para companhias aéreas e passageiros.</li> <li>• Em resumo, um hub bem-sucedido pode gerar receitas consideráveis, mas a sua viabilidade depende de uma série de fatores, como localização estratégica, eficiência operacional e capacidade de atrair tráfego aéreo significativo.</li> <li>• Requer-se, portanto, um Novo Aeroporto eficiente e seguro do ponto de vista operacional, recorrendo em cada momento às tecnologias mais atuais, oferecendo as melhores condições de acolhimento a passageiros, aeronaves e operadores, fazendo uso de energias 100% limpas em todas as operações de terra, disponibilizando todos os combustíveis alternativos, evidenciando total compromisso com a redução de emissões e metas de alterações climáticas e, ainda, possuir capacidade de resposta à procura – mesmo no cenário “alto” de procura – para as 4/5 décadas seguintes.</li> </ul>	
	Será necessário desativar, ou não, o aeroporto Humberto Delgado (AHD)?	Recomenda-se que não sejam feitas considerações apenas com base na leitura do sumário executivo, sem uma leitura

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Elementos de resposta já identificados pela CTI, mas justifica-se tentar melhorar com introdução de novos elementos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• O AHD não tem de encerrar porque há grupos de pressão a diligenciar nesse sentido. Avaliar de forma isenta se um aeroporto único é globalmente mais vantajoso do ponto de vista custo-benefício e ambiental do que a solução dual, mantendo o atual aeroporto e limitando as operações e movimento de passageiros e aeronaves para um nível compatível com a Lei do Ruído e elevando o nível de serviço prestado, é o verdadeiro desafio.</li> <li>• Esta avaliação tem de ter devidamente em conta o “impacto negativo em Lisboa e municípios vizinhos” em caso de encerramento.</li> </ul>	<p>atenta do Relatório Ambiental e dos Relatórios Complementares ao Relatório Ambiental.</p>
	<p>Utilização dos terrenos do AHD</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• As conclusões do estudo de “Análise dos constrangimentos inerentes à utilização dos terrenos e a análise do potencial de rentabilização” não parecem poder compensar os impactos negativos do encerramento do AHD, mesmo admitindo que o Estado será o único “dono” desses terrenos.</li> <li>• Como se refere “O valor de mercado dos terrenos urbanizáveis do AHD é estimado em 509,6 milhões de euros, enquanto o custo das operações de demolição e renaturalização é de 342,1 milhões de euros, resultando num valor atual líquido de 167,5 milhões de euros.”</li> </ul> <p>São valores efetivamente muito inferiores aos prejuízos causados em caso de encerramento do AHD e aos que vão ser exigidos em apoios sociais. Acresce que o planeamento e execução das operações de demolição e renaturalização não se concluirão em menos de 10 anos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quanto aos direitos dos anteriores proprietários dos terrenos do AHD, desde 2012, ano em que o atual Ministro das Infraestruturas (em acumulação), então Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, comunicou em conferência de</li> </ul>	<p>”São valores efetivamente muito inferiores aos prejuízos causados em caso de encerramento do AHD e aos que vão ser exigidos em apoios sociais” - esta frase carece de fundamentação, até porque exige uma análise na sua complexidade temporal e disciplinar que não parece realizada, e fundamentada, nesta pronúncia. Afirmada desta forma é apenas especulativa.</p> <p>A decisão relativamente ao destino a dar aos terrenos do AHD cabe neste momento à CMLisboa, que já inclui essa interpretação no atual PDM.</p> <p>Naturalmente que este tema deverá ser objeto de análise específica se e quando houver decisão sobre o encerramento do AHD, o que não cabe à CTI.</p>



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>imprensa que “o Governo vai pagar 286 milhões de euros ao município de Lisboa para resolver um contencioso judicial relativo aos terrenos do aeroporto que se arrasta há décadas,” que se julgava este assunto encerrado.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• “Em 2012, foi celebrado o memorando que pôs fim ao contencioso sobre a propriedade dos terrenos do perímetro do AHD, reconhecendo-se a propriedade do Estado (ponto 1 do Memorando). A contrapartida foi a assunção pelo Estado (ou por entidade por si designada) de 227 M€ de dívida do Município, acrescentando um pagamento de 9 M€. Este memorando foi ratificado Resolução do Conselho de Ministros n.º 4/2013, de 18 de janeiro.”</li> <li>• Montantes contraditórios. Onde se refere 227 M€ não se pretendia referir 277 M€, que com a parcela de 9 M€ perfaz os 286 M€ anunciados pelo Presidente da Câmara Municipal de Lisboa em 2012 e ratificados, após pagamento, pela RCM?</li> </ul>	
	<p>Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) Realização determinada na RCM. Relatório Ambiental preliminar da AAE em consulta pública. Os procedimentos de licenciamento ambiental não são excessivamente rígidos, mas não nos parece que se possam saltar etapas. Julgamos que nesta fase a autoridade responsável pela AAE já se devia ter pronunciado formalmente sobre o “Relatório de Definição de Âmbito da AAE”, mas os documentos publicados parecem-nos omissos a este respeito. Quanto ao Relatório Ambiental preliminar de AAE em consulta pública, a generalidade da informação ali contida é muito pertinente, mas julgamos haver informação desnecessária e irrelevante, como a respeitante às despesas e contratos da CTI. Os interlocutores próprios para prestação de contas são, designadamente, a IGF e o TC.</p>	<p>”Os procedimentos de licenciamento ambiental não são excessivamente rígidos, mas não nos parece que se possam saltar etapas. “ - em fase de AAE não tem lugar nenhum procedimento ambiental. Na calendarização todos os passos do procedimento de AIA estão contemplados.</p> <p>“Julgamos que nesta fase a autoridade responsável pela AAE já se devia ter pronunciado formalmente sobre o “Relatório de Definição de Âmbito da AAE”, mas os documentos publicados parecem-nos omissos a este respeito.” A pronúncia formal da autoridade de AAE foi efetuada e consta da matriz de resposta a todas as pronúncias feitas sobre o Relatório de Fatores Críticos para a Decisão, versão pós-consulta pública, em anexo, disponível online, no Aeroparticipa, desde Setembro de 2023. Pode consultar hoje mesmo.</p> <p>“haver informação desnecessária e irrelevante, como a respeitante às despesas e contratos da CTI. “ - com efeito a</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	Em qualquer caso, a aprovação do Relatório Ambiental preliminar nunca estará em causa, mas poderá ocorrer com algum atraso em relação ao calendário e prazos esperados e legalmente possíveis.	CTI também considera extemporânea toda a pressão pública feita sobre as contas e contratos da CTI, pelo que entendeu, no mesmo princípio de transparência que sempre assistiu os trabalhos da CTI, colocar essa informação de forma evidente para qualquer pessoa poder ficar informada. “a aprovação do Relatório Ambiental preliminar nunca estará em causa, mas poderá ocorrer com algum atraso em relação ao calendário e prazos esperados e legalmente possíveis.” - não entendemos este comentário - a aprovação do Relatório Ambiental corre com as pronúncias da ERAE no âmbito desta consulta pública e com o parecer da Comissão de Acompanhamento, que como já é do conhecimento público, será pronunciada no dia 22 de Março de 2024.
Henrique Vieira	Produz-se imensa informação sobre o NAL na vertente financeira, jurídica, ambiental e outras, mas parece que os comentadores descaram o básico – o aeroporto e as suas características – espaço para crescimento (se e quando necessário), o tipo de operação e quantidade de movimentos por hora, aeronavegabilidade, segurança e servidão (fator relevante para assegurar num futuro a várias décadas uma expansão sustentada).	Todos os elementos apontados foram extensivamente tratados nos relatórios da CTI. Recomendamos a leitura dos relatórios
Joaquim António Silva Justino	Aponta a localização do NAL em STR como estando obre um dos maiores lençóis freáticos de Portugal, o que inviabilizaria a sua exploração com as consequências que se advinham e que estão à vista. Dizendo que tal localização seria também um rude golpe à agricultura intensiva que se desenvolve naquela região e que tão necessária é ao País.	Agradece-se o comentário. Esta avaliação foi considerada em sede de Relatório Ambiental Existem vulnerabilidades que foram analisadas e os impactos têm que ser avaliados em sede de AIA. A agricultura é um dos principais consumidores de água subterrânea mas a sustentabilidade dos recursos hídricos tem que ser garantida.
João Coutinho	Enquanto trabalhador no aeroporto aponta o CTA como a melhor opção face às condições de deslocamento por comparação com STR	Agradecemos o comentário
João Soromenho Rocha	No Quadro 28, em particular no– Programa de seguimento - FCD3 Saúde Humana e Viabilidade Ambiental, a Coluna Diretrizes/recomendações - tema - Garantir que as novas	De acordo. A AAE está ligada ao Programa Base nos termos da RCM. Do programa Base ao projeto de execução ainda há muitas etapas a cumprir, como o plano diretor, os estudos

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>infraestruturas aeroportuárias e infraestruturas conexas não são instaladas em leitos de inundação sujeitos a cheias rápidas e que não constituem obstáculos ao livre escoamento das águas (*OE3*, OE4, *OE5*, OE6). É associado *Indicador relacionado* (Percentagem de linhas de água sem obstáculos ao escoamento (%)), com o (Anual) e a *Entidade(s) Responsável(is) (*ANA Aeroportos de Portugal, S.A./Concessionário; Entidades da Administração Pública central direta e indireta Municípios na área de influência das OE.</p> <p>Argumenta que a apresentação, neste tema, não é adequada, por não ter sido especificado por um especialista da engenharia*. Indica que depois de construídas as pistas não há modificação das linhas de água, e por isso não se adequa um período anual, nem as Entidades Responsáveis são as adequadas. O seguimento de problemas relacionados com as linhas de água deve ser definido num *Plano de monitorização associado ao Projeto de Execução*</p>	<p>prévios e só então o programa de execução. Em todas essas fases haverá oportunidade e capacidade para executar os estudos de especialidade referidos à escala adequada. A referência a estas entidades justifica-se porque há que detalhar o planeamento territorial e de conceção do aeroporto muito antes de chegarmos ao projeto de execução.</p>
	<p>No Quadro 29 - Diretrizes de governança - FCD3 Saúde Humana e Viabilidade Ambiental e na *Coluna Entidades*, tem as entidades da Administração Pública central direta e indireta Municípios na área de influência das OE associada à Coluna *Diretrizes de Governança*, com a responsabilidade Garantir que as novas infraestruturas aeroportuárias e infraestruturas conexas não são instaladas em leitos de inundação sujeitos a cheias rápidas e que não constituem obstáculos ao livre escoamento das águas (*OE3*, OE4, *OE5*, OE6).</p> <p>Argumenta que mais uma vez há uma mistura de fase de Projeto de Execução, com a fase de gestão do funcionamento do Aeroporto.</p>	<p>De acordo. A AAE está ligada ao Programa Base nos termos da RCM. Do programa Base ao projeto de execução ainda há muitas etapas a cumprir, como o plano diretor, os estudos prévios e só então o programa de execução. Em todas essas fases haverá oportunidade e capacidade para executar os estudos de especialidade referidos à escala adequada. A referência a estas entidades justifica-se porque há que detalhar o planeamento territorial e de conceção do aeroporto muito antes de chegarmos ao projeto de execução. E não, não estamos a falar da gestão de funcionamento, embora naturalmente do ponto de vista estratégico exista a necessidade de pensar aspetos de gestão de funcionamento que têm que ser desde já pensados e acautelados para assegurar um bom planeamento.</p>
José Alves	<p>Nos custos do novo aeroporto tem de se incluir não só novas acessibilidades como também estes gastos de deslocação e</p>	<p>A AAE considerou e calculou a pegada carbónica das deslocações dos passageiros para todas as Opções Estratégicas analisadas, tendo em atenção a distribuição</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	até a inerente questão ambiental com o aumento da produção de CO2.	geográfica das origens / destinos dos passageiros e os diversos modos de transporte utilizados.
José Armando Vizela Cardoso	<p>Considera, face ao subsolo de toda aquela região que inclui Rio Frio, e que contém o maior aquífero da Península Ibérica que querer construir nesta zona um aeroporto é no mínimo criminoso, por se correr risco de contaminação de todo aquele caudal de água,</p> <p>(após uma análise de vantagens e desvantagens de cada opção, conclui que) Se com isenção, fizermos uma matriz de decisão, onde nas linhas horizontais colocamos as hipóteses de localização do "NAL" e nas colunas verticais, colocamos os requisitos para a construção, como seja, mais uma ponte, mais uma auto.-estrada, mais um Terminal de Combustível, Meteorologia, Alteração da Estrutura do Espaço Aéreo, etc, etc, a solução OTA é a que menos exigências tem</p>	<p>Concorda-se. Uma das razões pelas quais esta OE foi eliminada são as vulnerabilidades dos sistemas aquíferos nesta zona.</p> <p>A solução OTA foi excluída na 1ª fase da AAE por se manterem as razões pelas quais foi anteriormente excluída;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Não tem área de expansão;</li> <li>- Dificuldades na segurança aérea,</li> <li>- Elevado risco de inundação e</li> <li>- Custos elevados na remoção de obstáculos.</li> </ul>
José Luís Poças	<p>Aponta a falta de estudos sobre a otimização energética das opções para a construção do NAL</p> <p>Não encontro estudo detalhado sobre otimização dos consumos totais de energia, para cada opção de localização possível. Estes consumos devem incluir todo o tipo de energia imputável a cada solução.</p>	<p>A questão energética foi considerada no PACARL a nível estratégico, identificando as possibilidades e as incertezas. A otimização energética para cada localização não faz sentido nesta fase e deverá ser trabalhada a níveis subsequentes a este nível de AAE e programa base agora realizado, e tem de ser articulada com a estratégia energética nacional</p> <p>A questão energética foi considerada no PACARL a nível estratégico, identificando as possibilidades e as incertezas. A otimização energética para cada localização não faz sentido nesta fase e deverá ser trabalhada a níveis subsequentes a este nível de AAE e programa base agora realizado, e tem de ser articulada com a estratégia energética nacional</p>
Luís Antunes	Depois de tantos anos a considerar sucessivas soluções para <u>um</u> novo aeroporto, interrogo-me se terão considerado a alternativa de fazer <u>vários</u> aeroportos, obviamente mais pequenos.	Uma das questões colocadas pela RCM tem que ver com as condições para evolução para um hub intercontinental - sugere-se a leitura das FAQ sobre o hub intercontinental e das justificações quer no Relatório Ambiental, quer no PACARL - PT2 sobre as condições necessárias para a

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		competitividade e conectividade permitida por um hub intercontinental.
Luís Fazendeiro	<p>A explicação de alguns destes termos pode depois ser encontrada no documento principal (Relatório Ambiental – preliminar), na página 50 de 340, onde se pretende argumentar que alta tecnologia em Portugal no futuro e as supostas “razões” porque deverá ser transportada por avião... Portugal irá produzir mais “produtos de baixo peso e alto valor” (ibid).</p> <p>Mas toda a explicação abrange, infelizmente, apenas um parágrafo, não se conseguindo vislumbrar ao certo:</p> <p>i) que tipo de produtos fabricados em Portugal serão estes (smartphones? Laptops?); e já são atualmente fabricados em Portugal? Se sim, em que quantidades? ;</p> <p>ii) qual o volume ou o valor deste tipo de produtos;</p> <p>iii) porque razão é imperioso que estes sejam transportados por avião e não por barco, um transporte que é: mais barato, permite maiores volumes de carga e onde a descarbonização será seguramente mais fácil de atingir? Se se tratassem de perecíveis (frutas, vegetais, medicamentos) ainda se poderia compreender o pressuposto, mas todo o texto aponta numa direção oposta a essa;</p> <p>iv) qual será o crescimento percentual previsto no setor da aviação devido a este aumento na exportação de produtos “de baixo peso e alto valor”;</p> <p>v) Será este, esperado mas nunca quantificado, aumento suficiente para justificar, por si só, o aumento na capacidade aeroportuária da região de Lisboa? Em relação a esta última, não temos dados para decidir, mas tudo indica que não! Conclui-se assim que os argumentos apresentados para um juízo desta natureza são poucos ou nenhuns, baseando-se numa mera conjectura ou “palpite” sobre o que será a produção de</p>	<p>Sugere-se a leitura atenta do relatório ambiental e dos relatórios complementares ao relatório ambiental onde, se avaliam opções estratégicas de infraestrutura única e também as duais, designadamente no relatório síntese do PT5 poderá ler sobre a análise económica e financeira que foi feita com todo o rigor, estando todas as propostas da CTI bem fundamentadas.</p> <p>Relativamente aos comportamento e propensão para voar, na verdade, é esta a conclusão comum a toda a bibliografia científica internacional consultada sobre esta questão. Uma coisa é a consciência do problema, outra a alteração dos comportamentos. Apenas nos limitamos a constatar e reproduzir fidedignamente as conclusões da pesquisa bibliográfica.</p> <p>A comparação sobre os custos e horizontes temporais está contemplada nos cronogramas realizados, mas a CTI irá introduzir uma tabela comparativa no sumário executivo e nas conclusões para se tornar mais evidente. Os cálculos estão feitos e constam do relatório PACARL - PT2, e respectivo anexo 5</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>o texto assume explicitamente que “as questões associadas às alterações climáticas têm um potencial assinalável de vir a influenciar o paradigma da viagem de avião”, sendo claro que se identifica aqui uma ligação explícita entre a urgência de reduzir drasticamente as emissões de GEE e o crescimento (ou não) do setor da aviação, o que é positivo e me parece incontornável, à luz de tudo o que a ciência climática nos diz.</p> <p>Mas como irá essa relação ocorrer? Na frase seguinte é-nos dito que: “embora a identificação destes fatores de mudança seja clara” (estamos 100% de acordo!), “a análise sobre a sua relevância na decisão do viajante não é conclusiva”! Esta última passagem parece-me claramente inaceitável e um facilitismo que não pode passar em claro. O que aqui parece estar a ser assumido é que irão ser os consumidores (de voos) que irão decidir, subentende-se que de forma exclusiva, supostamente com pleno conhecimento de todos os factos relevantes, bem como de todas as consequências das suas ações, se deverão ou não continuar a voar, para onde, e quantas vezes por ano. Ora, este truque de prestidigitação oculta em passant a forma como as economias modernas são estruturadas, como se decidem investimentos industriais e como se faz política económica e de ambiente à imagem do que se viu em Dezembro, logo no seguimento do lançamento do relatório da CTI, a pressão pública e mediática para se avançar com uma opção considerada “mais rápida e mais barata” vai ser muito grande, e é uma enorme desvantagem que só se tenha como comparação o custo e a duração total de Montijo versus um novo mega-aeroporto (ou hub internacional) no CTA (ou Vendas Novas). Creio que o relatório e toda a AAE beneficiariam em muito se pudessem apresentar custos e horizontes temporais (ainda que aproximados) para as diferentes fases da construção de um hub internacional (ou NAL) no CTA ou em Vendas Novas, que são claramente as opções mais bem qualificadas. Não</p>	

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>seria ainda demasiado tarde para incluir essas estimativas, por aproximadas que fossem, num anexo do documento final!</p> <p>Para que se estabeleça um razoável consenso entre os decisores, grupos interessados e sociedade em geral, a informação técnica tem de ser precisa, tratar pormenorizadamente todos os aspetos essenciais relacionados e ser apresentada de forma cuidada para que mais rapidamente possa ser compreendida.</p> <p>No caso presente, a dimensão e densidade dos estudos em apreciação não parece especialmente propícia a uma rápida compreensão. São muitos relatórios (50 com anexos) e centenas de quadros e gráficos. Uma leitura atenta e sequencial levará semanas aos novos decisores políticos, mesmo que disponham de assessores especialmente capazes.</p> <p>O resumo não técnico e o sumário executivo, só por si não garantem o conhecimento e segurança necessários a uma decisão avisada sobre a localização do novo aeroporto.</p> <p>Os gráficos de avaliação dos fatores críticos de decisão e dos critérios de avaliação não têm escala, qualitativa ou quantitativa, e não vimos evidência de agregação das classificações parciais dos indicadores - melhor/pior - em cada fator crítico de decisão e globalmente para cada opção estratégica.</p>	<p>Não pode haver sumários executivos que contenham toda a informação constante em 50 relatórios com anexos. Nem relatórios não técnicos que contenham a informação técnica. Os relatórios estão estruturados e interligados, todos contêm índices e paginação para facilitar a consulta, e em formato digital não é difícil fazer pesquisa por palavras chave, pelo que qualquer pronúncia séria no âmbito da consulta pública não dispensa a leitura dos relatórios apresentados pela CTI.</p>
	<p>Entendeu-se, também, que os condicionalismos contratuais não deveriam fazer parte da avaliação de mérito, pois uma divergência total de entendimento com o concessionário do AHD tem uma probabilidade significativa de acontecer, mesmo no caso da escolha da OE4 – Santarém (julgam-se as OE1 e OE2 inviáveis).</p> <p>Neste caso a discordância deverá incidir, desde logo, sobre se o NA se contém efetivamente e de forma permanente para lá do raio de 75 km a partir do aeroporto de Lisboa como</p>	<p>A interpretação que resulta mais sustentada da cláusula contratual específica (que literalmente parece inequívoca), mas incluindo, como manda a boa doutrina, todos os demais elementos da hermenêutica jurídica, conduzem à conclusão vertida no Relatório Síntese e no Parecer B sobre o alcance do direito de preferência - até 75 km.</p> <p>Só existe, nos termos do contrato de concessão, NAL, dentro da constrição territorial.</p>



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>previsto no CC. Dependerá da implantação efetiva do NA no terreno</p> <p>Não se considera possível retirar conclusões seguras do Cronograma Financeiro (PT2 - Anexo 6), pois é apresentado como se as OE formassem um projeto integrado e não projetos alternativos. Por outro lado, apresentar montantes de milhares de milhões de euros com precisão até ao cêntimo dificulta a leitura e a interpretação e é um rigor desnecessário face aos pressupostos para determinação dos custos.</p> <p>Sugere-se que os cronogramas financeiros sejam revistos em função dos Programas de Trabalhos e ambos (PT e CF) apresentados de forma separada para cada OE</p>	Sugestão acolhida
Luís Oliveira	Uma vez que supostamente vai ser construída uma nova ponte rodoviária e ferroviária entre a margem sul e Lisboa, provavelmente entre Barreiro e Chelas, acredito que seria possível eliminar uma via de trânsito em cada sentido na ponte Vasco da Gama e dedicar essas vias a um metro ligeiro de superfície que ligasse diretamente o novo aeroporto a Lisboa à Gare do Oriente	A solução de um metro de superfície na Ponte Vasco da Gama foi devidamente analisada, tendo sido concluído que tal só seria viável (como refere aliás) com a eliminação de uma via em cada sentido. Ora a construção da TTT não assegura por si só que tal opção seja viável, a menos que a TTT venha a ter não apenas a função ferroviária prevista no PFN, mas também uma função rodoviária. Trata-se de uma questão pertinente, mas cujo aprofundamento ultrapassa o mandato da CTI.
Luís Rosa	<p>Conhecendo bem a zona (incluindo como piloto de ultraleve), sei que a predominância do vento nessa zona é 330° (com variação de +- 20°). Sendo que o vento predominante é um dos fatores principais para a escolha do QFU (ou orientação magnética) das pistas, não seria melhor escolher uma orientação 15/33 ao invés de 18/36?</p> <p>A solução 15/33 permitiria também minimizar o ruído na localidade de Santo Estevão, que vai ser bastante afetada com a solução 18/36.</p>	As ladeiras de aproximação sobrevoam Santo Estevão a uma altura em que o impacto de ruído é pouco significativo. Por outro lado a alteração da orientação das pistas teria um maior impacto nas rotas migratórias das aves, do que a orientação proposta. Em todo o caso, em sede de projecto, poderão ser pormenorizados estes elementos
Manuel Couto	Parabéns a CTI pelo bom trabalho desenvolvido e especialmente por cumprir o timing coisa rara neste nosso país.	Regista-se e agradece-se o comentário

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
Maria Lurdes	O contrato de concessão vigente entre o Estado e a ANA-Vinci não deve ser um fator mais importante que as Opções Estratégicas (OE)	O contrato de concessão é um fator determinante para o decisor político, porquanto, estando em vigor, contém as regras sobre a expansão aeroportuária de Lisboa.
	Municípios e as Dinâmicas populacionais / componente demográfica /vulnerabilidade para população atual, 2023. O que não se adequa “*Salienta-se que este fato é destacado no Estudo de Localização de uma Infraestrutura Aeroportuária Complementar realizado pela ANA (ANA, 2012).*	Não se compreende a questão
	A nível ambiental sublinha-se a existência de uma Zona de Reserva Ambiental no Samouco/Alcochete e a construção de um aeroporto em Alcochete, segundo estudos ambientais, seria a perda de cerca de 250.000 sobreiros de certeza um grave impacto ambiental.	A estimativa do número de exemplares de sobreiro em povoamento para os polígonos de implantação STR, VNO e CTA foi apurada no PT4 - Anexo III.
Nuno Zibaia	Assim e antes que alguma decisão definitiva seja tomada no sentido de nomear a futura infraestrutura como “Alcochete Airport”, seria útil, em minha opinião, que fossem equacionadas outras designações alternativas menos passíveis de se transformarem em anedota, até porque apenas o Campo de Tiro situado no terreno de implantação do novo aeroporto se chama “De Alcochete”, por ser a vila mais próxima, não se me afigurando existir impedimento a que a designação oficial seja outra.	Comentário registado, ainda que não se entenda qual o valor acrescentado para a análise
Paulo Cordeiro	Aponta que os motivos para descartar STR são pouco convincentes. Sem menções ao PT4	STR não foi descartado, a CTI não tem poder de decisão para descartar opções estratégicas constantes da RCM.
	Sempre fui um defensor da localização do novo aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete ... até ter aparecido a opção de Santarém! Porquê? Porque: <ul style="list-style-type: none"> <li>● apesar de estar mais longe de Lisboa, está mais ao centro do país, servindo uma Região que servirá muitos mais habitantes, do que se estiver localizado na península de Setúbal;</li> </ul>	Importa salientar que embora Santarém tenha uma localização mais central no país, a esmagadora maioria dos passageiros que chegam ou partem do AHD têm como destino ou origem a cidade de Lisboa e na respetiva área metropolitana. Naturalmente que valorizamos a existência de infraestruturas de transportes rodo e ferroviários nas OE que incluem Santarém, mas não podemos deixar de ter em atenção o seu

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● é absolutamente incontestável que a localização em Santarém já tem infraestruturas rodoviárias (A1, A23, A15 e A13) e ferroviárias (Linha do Norte, de longe a mais utilizada em Portugal, à exceção das linhas suburbanas de Lisboa e do Porto) que não existem em Alcochete (ou Benavente);</li> <li>● a planeada nova Linha ferroviária de Alta Velocidade (AV), entre Lisboa e o Porto, pode e deve, no troço entre Leiria e Lisboa, passar pelo novo aeroporto em Santarém. Não será que este "desvio" por Santarém ficaria muito mais barato do que construir um desvio pela margem sul do rio Tejo para a Linha AV Lisboa/Porto? Na prática, não existiria nenhum desvio, visto que o percurso da A1 entre Leiria e Lisboa segue um itinerário parecido (o que poderia encarecer mais esse projeto seria um eventual túnel ferroviário na Serra de Minde, mas, mesmo assim, creio que ainda seria mais económico do que o desvio pela margem sul do rio Tejo, que obrigaria à construção de duas novas pontes, além de aumentar, parece-me, o número de quilómetros a percorrer);</li> <li>● a esmagadora maioria dos autarcas da Região Centro já se pronunciou a favor da localização do novo aeroporto na área de Santarém. Seria um Aeroporto de Portugal, e não apenas um Aeroporto de Lisboa, embora tenha (e possa vir a ter ainda mais) fáceis e rápidos acessos a Lisboa.</li> </ul> <p>Embora seja um leigo em questões técnicas aeroportuárias, parece-me que o argumento apresentado pela CTI para descartar a opção de Santarém é muito pouco convincente: a base aérea de Monte Real! Muito sinceramente, achei esse argumento muito pouco credível, e pergunto: não existem bases aéreas mais próximas de Alcochete (Alverca, Ota e até Sintra), do que Santarém fica de Monte Real?!? Muito honestamente, esse argumento não me conseguiu convencer!</p>	<p>elevado grau de saturação, em particular no eixo Norte Sul, nem o facto de Santarém estar desviado da projetada LAV Porto-Lisboa. Com efeito a passagem por Leiria é opção fechada para as Infraestruturas de Portugal para o traçado da LAV acima referida e como consta do PFN e do PNI2030.</p> <p>Recordamos que o mandato da CTI refere-se à capacidade aeroportuária na Região de Lisboa e não à capacidade aeroportuária nacional.</p> <p>Acresce que as bases aéreas não são todas iguais. Desde o relatório da 1ª fase da AAE que foi explicada a importância nacional da base aérea de Monte Real e da sua relevância para a segurança nacional, sendo das bases aéreas mais importantes do país e sem qualquer possibilidade de ser movida para outro lado pelas suas características.</p>
Paulo Justino	Aponta que na localização prevista do novo Aeroporto em Santarém situar-se-ia sobre um dos maiores lençóis freáticos da região, se não de Portugal, podendo inviabilizar este com	A vulnerabilidade das águas subterrâneas foi tida em conta em Santarém e em todas as outras OE.

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	as consequências que teria no acesso a água subterrânea de valor cada vez mais elevado.	
Pedro Mirão	não se conhece ainda a logística de se limpar realmente um "Campo de Tiro	A Força Aérea conhece, e o Campo de Tiro é limpo sistematicamente após cada exercício militar
Pedro Reis	<p>O projeto do novo aeroporto, previsto para o campo de tiro de Alcochete, tem impacto em termos de ruído na vila de Santo Estêvão e zonas circundantes, especialmente a zona norte desta vila, onde residem muitas pessoas?</p> <p>Se sim, se foi considerada a possibilidade de “orientação” das pistas de forma a evitar que o corredor aéreo sobrevoasse essa zona dado o grande número de pessoas afetadas?</p>	PT2 – As ladeiras de aproximação sobrevoam Santo Estêvão a um altitude em que o impacto de ruído é pouco significativo. Por outro lado a alteração da orientação das pistas teria um maior impacto nas rotas migratórias das aves, do que a orientação proposta. Em todo o caso, em sede de projecto, poderão ser pormenorizados e reavaliados estes elementos
Pedro Vieira	<p>Afirma que ao nível ambiental, é reconhecido que o CTA se localiza bem no meio da Área de Reserva Protegida do Estuário do Tejo. Parece até uma peça desse “puzzle ecológico” que foi retirada. De facto CTA só não integra essa reserva, porque foi suprimida a área do CTA à definição da REN, por via da sua utilização militar. Porém, ao ser uma zona militar de grande extensão, e totalmente vedada e interdita, e porque a sua utilização é espaçada no tempo, existe um benefício indirecto que decorre do facto de na prática o CTA ser mais área sem actividade humana, do que propriamente campo de tiro, sendo reconhecido como um santuário ecológico, induzido pela via de ser uma reserva militar.</p>	<p>Agradece-se o comentário.</p> <p>A REN é um conceito muito distinto do das áreas naturais classificadas como a Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET).</p> <p>A AAE avaliou a sobreposição das OEs com Áreas Classificadas. No CTA, a interseção com essas áreas não ocorre ao nível do polígono de implantação (PT4 – Anexo II, Quadro 28-32, Páginas 119-124). Teve-se em conta contudo as implicações sobre os corredores de aves migratórias.</p>
	<p>Questiona se um potencial benefício indireto resultante de não se construir o CTA, optando-se por outra localização, ou mantendo Lisboa e por ex. convertendo o Montijo para Aeroporto, abrindo uma possibilidade de se ampliar a Reserva do Estuário do Tejo, no âmbito da desativação do CTA pela opção de Montijo, concretizando o maior benefício ambiental em termos de área para a AML. Aos aprox. 980 ha da BA6 que reverteriam parcialmente para aeroporto, poderia</p>	<p>As opções que envolvem MTJ são as mais desfavoráveis do ponto de vista ambiental e têm um impacto direto negativo sobre a RNET. Para quem parece preocupado com os santuários ecológicos estranhámos esta sugestão.</p> <p>Além disso como referido a definição de áreas de REN nada tem que ver com as definições de áreas protegidas, nunca uma área de REN iria substituir o valor existente na RNET..</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	corresponder um contributo de mais 7530 ha (área aprox. do CTA) para a REN.	
	Sugere um estudo que reflita tecnicamente sobre todo o território e incida sobre o estudo de várias opções na sua diversidade e conjugando as interações de vários componentes (mobilidade, ambiente, espaço urbano e espaço rural, energia, etc.).	Esse foi o estudo que a CTI realizou - poderá ler atentamente os relatórios publicados e fazer o seu entendimento informado.
	Não percebe um ato de planeamento deliberado na definição destas opções, e não de outras opções incluídas. Do que se percebeu...foi quem se “chegou à frente”.	Não se compreende este comentário
	(depois de 9 páginas a dissecar o contrato com a ANA, a escolha do Aeroporto e a não existência de um PROT-AML actualizado, termina dizendo:) Porque não concretizar mesmo o debate de ideias para o desenvolvimento territorial, essencial à sociedade e, no âmbito do PROT-AML, resolver de forma integrada a solução aeroportuária com a qualidade que devemos exigir?	Concordamos que a disponibilidade de um PROTAML actualizado e efetivo teria toda a vantagem para a avaliação realizada pela CTI, mas infelizmente esse plano tarda em ser actualizado e formalmente adoptado, pelo que a situação ultrapassa o mandato da CTI.
Ricardo Palma	Aponta que o único argumento para a opção Poceirão/Rio Frio, ou algo similar, ter caído prende-se num conflito com o aquífero - Mas isso põe Alcochete, Montijo e até Ponte de Sôr em pé de igualdade	Não só o aquífero não é o único argumento para essa opção ter caído, como se pode ler no cap 3.3, pg 27 do Relatório Ambiental preliminar onde são apresentadas 8 razões para a exclusão, como o aquífero Tejo-Sado não é uniforme e a sua vulnerabilidade é muito diferenciada, sendo neste caso um dos pontos mais vulneráveis.
	A dimensão da mancha de sobreiro concordante com as opções CTA e Vendas Novas não é maior?	As áreas de Floresta de Sobreiro e SAF de sobreiro que sobrepõe as OEs, podem ser comparadas nos quadros 28 e 29, páginas 119-120, do Anexo II do PT4.
	Relativamente à rede Natura 2000 e ZPE, há necessidade de preocupação em Palmela-Poceirão ou em Vendas Novas e CTA?	No polígono de implantação, a única OE que sobrepõe com áreas classificadas é a OE2. As outras localizações situam-se nas proximidades de áreas classificadas. A interseção, em hectares, é analisada nos quadros 28-32, páginas 119-124, do Anexo II do PT4.

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	Relativamente às susceptibilidades sísmica, inundação e liquefacção de solos, na proximidade a Poceirão/Lau/Pinhal Novo estas não são muito mais reduzidas e vantajosas relativamente às opções vizinhas?	As suscetibilidades sísmica, inundação e liquefação de solos em Poceirão/Lau/Pinhal Novo são equivalentes ao CTA e Vendas Novas.
	Ponto fundamental - É plausível dissociar o Aeroporto da estação de TGV mais próxima de Lisboa? A simultaneidade com o TGV, e não um apeadeiro num ramal qualquer, põe Santarém e Évora praticamente à mesma distância/tempo que Lisboa e isso não faz muita diferença? E para cidades mais longínquas ou para a rede ferroviária tradicional?	Este comentário remete para a importância das políticas europeias de transportes e, em particular, para a importância do fortalecimento dos grandes nós das Redes Transeuropeias de Transportes (RTE-T). Julgamos que o aspeto essencial a reter neste âmbito e para o caso da cidade-região de Lisboa, enquanto grande nó da RTE-T, é a oportunidade e pertinência da articulação física e funcional (e tão próxima quanto possível), entre as infraestruturas aeroportuárias e as redes ferroviárias AV e CV.
	Quais são as implicações desta opção na economia, a longo prazo? As implicações na indústria e emprego em Setúbal e na região? A capacidade de travar a pendularidade a Lisboa e a especulação imobiliária? Creio bastante óbvia, mas quais são os dados?	No cap 3.3, pg 27 do Relatório Ambiental preliminar são apresentadas 8 razões para a exclusão Poceirão/Rio Frio que eliminaram esta opção da análise económica e financeira - em todo o caso os argumentos referidos são válidos para as opções CTA e VNO, que possuem mais vantagens em relação aos temas de exclusão.
	Que opções podem travar a acelerada desertificação do Alentejo sem que o aeroporto fique numa ilha de betão e asfalto no meio da área natural ou afastado dos utentes e trabalhadores?	Pelo argumento utilizado penso que se refere ao aeroporto em Beja que demonstrou a viabilidade de um aeroporto sem que a criação de massa crítica do ponto de vista territorial e económico acompanhe a localização do aeroporto. É sobre isso que se debruçou a análise e avaliação realizada pela CTI.
	Primeiro que tudo há que mudar o chip tecnológico: Não se pode entender que a tecnologia na aviação se cinge à prática do Sec. XX. Dezenas de empresas apresentam tecnologia eléctrica que garante operabilidade 24h sem constrangimentos e isso é essencial para pensarmos manter ligações às capitais do interior (Portalegre, Castelo Branco, Beja, Covilhã, Guarda...) que não terão TGV, e coesão e desenvolvimento do país, contrariamente aos projecto de um centro comercial e as ninharias do costume aduladas por patos-bravos. Exactamente, as capitais do interior podem, e	O mandato da CTI é a avaliação do aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa e não um planeamento aeroportuário nacional.

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>devem, ter ligação à capital e isto requer porto para aparelhos de 72 passageiros, 1600m de pista.</p> <p>A teoria dos VTOL não colhe porque têm 1/4 da capacidade de um CTOL e nesta altura do campeonato já estaremos bem além das previsões do IPCC... Há que garantir competitividade mas de forma consciente.</p>	<p>A avaliação realizada pela CTI enfatiza à exaustão a necessidade de se pensar um novo aeroporto com flexibilidade, escalável, que se adapte à evolução tecnológica e de procura, reconhecendo as enormes incertezas que não devem ser fechadas agora para não limitar opções futuras.</p>
Rui Falcão	<p>Vem apontar que a AAE tem de ser a base seria de uma decisão. É completo, bem estruturado, bem apresentado. Sólido.</p> <p>Queria endereçar enquanto cidadão os parabéns à Comissão pelo excelente trabalho desenvolvido. Fiquei orgulhoso enquanto português pela competência e pelo processo que pude observar. (...) É completo, bem estruturado, bem apresentado. Sólido. Magnífico. Parabéns.</p>	<p>Agradece-se o comentário</p> <p>Regista-se e agradece-se o comentário</p>
Silvino Pompeu	<p>Conforme referido, a metodologia adotada no estudo não foi adequada, havendo uma mistura entre avaliações de carácter técnico e considerações de cariz “político”, o que permite a dúvida de a decisão poder ser “prefabricada”, o que seria de todo indesejável num processo de tão grande importância para o futuro do país</p>	<p>A metodologia utilizada pela CTI é uma metodologia de avaliação estratégica, tal como mandatado pela RCM, e não uma metodologia multi-critério de avaliação de projetos.</p> <p>A discricionariedade da CTI é de natureza técnica.</p> <p>Implica ponderações e valorizações técnicas, não devendo confundir-se com arbítrio. Todas as ponderações estão tecnicamente fundamentadas. Ao decisor político cabe a decisão.</p> <p>A missão da CTI é multidisciplinar e a opção de dar visibilidade ao contrato de concessão justifica-se no peso que o mesmo assume para o enquadramento jurídico da tomada de decisão futura. A análise jurídica revelou, tal como a recente Auditoria do Tribunal de Contas, que o contrato é desequilibrado</p> <p>no que respeita aos direitos e obrigações de cada uma das partes. Daqui não se pode retirar a conclusão de que a decisão é pré fabricada, comentário que a CTI repudia.</p>



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Aponta um poder discricionário da CTI na seleção das opções. Assim, foi deixada de fora, por exemplo, a localização há mais de 70 anos considerada como a mais adequada para instalar um eventual novo aeroporto na região de Lisboa, a zona de Rio Frio, junto ao Pinhal Novo, o que, desde logo, compromete a idoneidade e a validade do estudo. Por outro lado, a metodologia adotada pela CTI na realização do estudo não é adequada, misturando considerações de carácter técnico com juízos de cariz “político”. Ora, a comissão tem constituição e responsabilidades eminentemente técnicas, por isso se chama “Comissão Técnica...”, assim, deveria limitar-se a realizar avaliações técnicas dos fatores de decisão relativos a cada opção.</p>	<p>A zona de Rio Frio não foi deixada de fora, foi analisada em relação aos critérios de viabilidade técnico-científicos e foi demonstrado que continua a não ter viabilidade como não teve há 20 anos. As razões são as mesmas e a pronúncia feita não fundamenta porquê que a solução seria melhor, nem porquê que tal compromete a idoneidade do estudo da CTI, comentário que a CTI repudia</p>
	<p>Assim, de modo a garantir imparcialidade da decisão, a Comissão deve ser organizada em duas subcomissões: uma Subcomissão de Avaliações e uma Subcomissão de Ponderações, a funcionar de forma integrada mas independente.</p>	<p>A sugestão de fazer duas sub-comissões é no mínimo absurda. Não há avaliações técnicas absolutas e objetivas, sem incertezas, a nível estratégico, na verdade nem a nível de projetos, todas as avaliações têm uma componente de assumpções que introduz um nível de subjetividade inerente ao processo de avaliação. A pronúncia feita carece de fundamentação metodológica e sugere-se que quem a pronuncia se informe sobre a avaliação a níveis estratégicos de decisão. E mesmo da formulação de decisões de carácter estratégico.</p>
	<p>Recomenda por isso que o processo seja retomado, mas adotando uma metodologia de trabalho diferente, uma avaliação multicritério</p>	<p>“Recomenda por isso que o processo seja retomado, mas adotando uma metodologia de trabalho diferente, uma avaliação multicritério” esta sugestão é um absurdo. A metodologia utilizada pela CTI é uma metodologia de avaliação estratégica, tal como mandatado pela RCM, e não uma metodologia multi-critério de avaliação de projetos. A pronúncia feita carece de fundamentação metodológica e sugere-se que quem a pronuncia se informe sobre a avaliação a níveis estratégicos de decisão. E mesmo da formulação de decisões de carácter estratégico</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Quanto às ligações ferroviárias deverão ser consideradas uma mais-valia, mas não um imperativo. De qualquer modo, a Portela já tem (o Metro) e o Montijo beneficia de uma solução equivalente: os catamarans da Transtejo, com ligação ao Metro. Quanto a uma eventual ligação à rede de AV não será de grande valia, pois, além de muito custosa (tanto no CTA de Alcochete como no Montijo), como se sabe, poucos passageiros irá captar.</p> <p>O curioso é que a convicção da própria CTI sobre estas projeções não é grande. De facto, no relatório, a certa altura, a propósito das viagens de avião no futuro, está inserida (por distração ou má consciência) uma frase “assassina” que diz: “em suma, não se antevê que as viagens de avião ... venham a decrescer drasticamente no futuro”. Isto é, por um lado, considera-se que o tráfego vai crescer brutalmente (mais que quadruplicar) e, por outro, admite-se que até possa decrescer, apenas, “não drasticamente”. Se dúvidas houvesse, isto mostra bem como o estudo não é credível!</p>	<p>Não nos parece correto, e muito menos rigoroso, confrontar uma análise genérica da literatura científica internacional sobre o impacto da crescente consciência ambiental nos hábitos de utilização do modo aéreo nas viagens de lazer, com a metodologia de cálculo das previsões de tráfego para os casos concretos das OE em análise, no contexto geográfico específico em que estas se inserem. Ainda assim, voltamos a salientar que a revisão da literatura científica internacional a este respeito permite concluir que “(...) não se antevê que as viagens de avião por motivos de turismo venham a decrescer drasticamente no futuro. Ainda que se identifiquem tendências emergentes, não há evidência de que o seu impacto real seja significativo e de que os comportamentos e escolhas associados à viagem estejam em processo de alteração de paradigma, quer no que respeita ao número de viagens, quer às distâncias percorridas e (re)localizações de destinos.” (ver pág. 18 do Relatório Síntese – PT3 Acessibilidades).</p> <p>Ora, em relação às projeções do tráfego, convém referir que o horizonte de projeção é de sessenta anos e na projeção realizada prevê-se uma diminuição do ritmo de crescimento no futuro mais longo. No entanto, como é referido no Relatório PT1 Anexo 2, na página 4, os valores devem ser aferidos pela evolução da procura e das tecnologias da aviação em horizontes mais curtos.</p> <p>A CTI não pode deixar de manifestar o seu incómodo e desagrado com o tom pedante e desrespeitoso utilizado nesta pronúncia, onde falta fundamentação e atualização metodológica. Atualmente já não se fazem avaliações como se faziam nos anos 80 e 90 do século passado. As metodologias de avaliação já se desenvolveram significativamente. Até as atuais metodologias multi-critério têm outras abordagens designadas socio-tecnicas onde as ponderações são obviamente contempladas.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>A construção de um aeroporto alternativo à Portela na margem sul do Tejo, nomeadamente no CT de Alcochete, além de representar um custo direto de mais de 5 mil milhões de euros (preços de 2019), obriga à construção de uma nova travessia do Tejo naquele enfiamento. Por outro lado, uma 1ª fase de um aeroporto no CT de Alcochete terá um custo não inferior a 3 mil milhões de euros.</p>	<p>Não existe qualquer fundamento para associar a TTT à localização do CTA. A TTT constitui uma peça fundamental da rede ferroviária nacional tal como desenhada no PFN. E, como tal, pertence ao PFN. Mas se por mero exercício de contraditório, nos abstrairmos do PFN, então diríamos que quaisquer localizações em análise na margem esquerda do Tejo – Vendas Novas, Montijo ou Alcochete – estão em pé de igualdade relativamente àquela infraestrutura, uma vez que beneficiariam, por igual, sobretudo nos casos de Montijo e Alcochete, da construção da Terceira Travessia do Tejo. Mas salientamos que afirmar que “beneficiariam” não é o mesmo que dizer que dependem. Um aeroporto em Alcochete, Montijo ou Vendas Novas poderá vir a funcionar sem a TTT e o serviço de AV, mas este seria um cenário certamente pouco desejável, e totalmente à revelia da letra e do espírito da RTE-T.</p>
	<p>Em contrapartida, o upgrade da Portela e a criação de um aeroporto complementar no Montijo, além de representar um custo da ordem de um quinto daquele valor (totalmente assumido pelo promotor, a ANA), permite dispensar a construção de uma nova travessia do Tejo. Além disso, como haverá muito menos gente a ter de atravessar o Tejo, o tempo gasto com deslocações, e o consumo de combustível e a emissão de CO<sub>2</sub>, serão da ordem de um décimo!</p>	<p>A pegada carbónica das deslocações dos passageiros para as várias Opções Estratégicas (OE) foi calculada tendo em atenção as distâncias a vencer, as variações da procura, a sua distribuição geográfica e a provável evolução dos coeficientes de emissão para os vários modos de transporte. Os quadros constantes do relatório da AAE e dos respetivos anexos estão longe de sugerir que as OE envolvendo o Montijo apontem para emissões “da ordem de um décimo” das restantes. Esta afirmação carece portanto de fundamentação sem a qual é apenas especulativa.</p>

## Ana Cabral

Agradece-se à CTI o modo transparente como organizou a participação e a informação que partilhou.

E, portanto, antes que acabe o prazo, fazem-se algumas observações, na generalidade:

- Sabe-se que a RCM lhe atribuiu como “missão avaliar as opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa” mas, mesmo assim lamenta-se que, sendo uma ‘Avaliação Ambiental Estratégica’, os vários aspectos ambientais não tenham tido prioridade absoluta, tal como indica a Ciência disponível que alerta para um planeta de recursos e capacidade de absorção finitos, pelo que aumentos de escala, com cada vez mais pistas, equipamentos e impactes, parecem desajustados.
- Com isto em mente, se se explica bem nas FAQs, a exclusão ambiental da OTA, já não se entende porque Montijo não foi excluído, apesar dos impactes ambientais também pesados.
- Do mesmo modo, teria sido consequente que, na Análise de Curto Prazo, se privilegiassem conceitos de moderação e limites às operações do AHD e não, também aqui, melhorias com eventual extensão e aumento, mesmo que temporários (embora nas FAQs não pareça ser assim). A manter-se para lá da transição, o AHD só fará sentido para situações especiais.
- Também em relação a Santarém, tão depressa se preveem vários impactes ambientais essenciais, como se diz que a principal restrição é de carácter aeronáutico para além da distância e acessibilidades.
- Não é claro, apenas de acordo com as próprias considerações da CTI, que Vendas Novas tenha sido a 2ª escolha e não a 1ª. Não parece suficiente o carácter público dos terrenos no CTA. Já a questão de proteção e recarga de aquíferos subterrâneos e de corredores migratórios de avifauna é crucial. Por isso, Vendas Novas devia ser preferida ao CTA.
- São referidas, como justificação, previsões de crescimento *\*ad infinitum\** e a necessidade de adequação da oferta à procura como se esta não fosse uma variável completamente induzida pela manipulação de preferências (publicidade e outras), decisões políticas, infraestruturas instaladas, etc.
- A grande maioria (c 82,5%) de viagens dos residentes ao estrangeiro são de lazer/visitar amigos (3,1 milhões em 2019) e as entradas em Lx foram então cerca de 10 milhões. Talvez importe, assim, introduzir também factores éticos (preocupação ambiental e social) e considerar que a distância ao aeroporto (que diminuirá a procura – em boa hora) é um preço, pequeno, a pagar pelos consumidores de entretenimento e fuga ao tédio. Os preços do turismo estão cheios de externalidades.
- A hipermobilidade é uma patologia, e não só a nível corporal .
- E a economia e a ecologia não são interdependentes, como é dito, porque sem ecologia não há economia.
- Também para avaliar os aeroportos, e porque a corda esticou demais neste sentido, se devesse convocar os pré-modernos e a sua ideia de ‘*aurea mediocritas*’.

## André Sá

O primeiro ponto a contemplar é se não existe Portugal fora da Área Metropolitana de Lisboa. Existem dois aeroportos internacionais em Portugal continental (Porto e Lisboa), sendo o primeiro para o norte, e o segundo para o centro -- não centro+sul! pois como é que alguém pode chegar ao sul senão pela estrada? Qual o objectivo ao decidir construir um novo aeroporto na AML? Poupar 30 minutos de viagem a uma minoria das pessoas que entra/sai do país? (Mais a seguir)

Sendo o tema das alterações climáticas tão pertinente no presente (já no passado o era, mesmo que mais ignorado ainda que hoje em dia): considerem que, por exemplo, uma única carruagem das Urbanas de menor capacidade tem mais lugares sentados que um Boeing 737 (um avião de viagens low-cost comum) nas suas configurações com mais lugares (250 vs 215) -- UMA carruagem! A maior parte das viagens de comboios Urbanos tem pelo menos DUAS carruagens. Considerem também que, enquanto que num avião é impossível os passageiros viajarem em pé, uma carruagem de um comboio Urbano tem muitos mais lugares em pé do que sentados -- o que se pode verificar nas horas de ponta. E considerem ainda que uma única viagem de avião produz mais CO2e do que uma viagem de comboio. Os ganhos (ou perdas) são enormes com uma escolha tão simples quanto esta: incentivar o uso do comboio ou do avião.

Assim, o dinheiro que seria usado para construir esse novo aeroporto podia e devia ser usado ao invés para melhorar a infraestrutura ferroviária, que está num estado vergonhoso comparando com o resto da Europa, e até mesmo com a América do norte (EUA e Canadá) que são notoriamente conhecidos pelas suas cidades centradas no automóvel pessoal. Quantas pessoas vão de avião diariamente para o trabalho? Nenhuma, espero eu! Quantas poderiam ir de comboio se fosse uma opção realista em Portugal? A grande maioria das pessoas que se desloca de automóvel! Em vez de poupar 30 minutos, que tal poupar 2+h para quem vai da capital para o sul, ou vice-versa? (A viagem mais curta entre Lisboa Oriente e Olhão tem a duração de 3h21 e requer uma troca de comboio). Ou que tal poupar 2h para quem vai do Porto para a capital, ou vice-versa? (A viagem mais curta entre Porto Campanhã e Lisboa Oriente tem a duração de 2h58)

Daí eu questionar: porquê mais um aeroporto? Porque "questionar" é o termo mais adequado: não é apenas uma dúvida que me apoquento; é o carácter duvidoso de toda esta situação. O facto deste "estudo" ter chegado tão longe por si só é uma premonição do desastre que está à espreita. Quem vai sair a ganhar? O povo Português, ou os bolsos de alguns manda-chuvas? Quem é que está por detrás disto?

Soube apenas agora desta história e não posso deixar de modo algum passar ao lado. Estou COMPLETAMENTE CONTRA a construção de um novo aeroporto em qualquer local do país! E ainda MAIS CONTRA, se tal fosse possível, a construção de um na AML!

Com esperança que o meu pequeno comentário não caia em cesto roto,  
Com os melhores cumprimentos,  
André Sá

## **António Coutinho**

Caros Srs,

Gostaria que o documento anexo fosse considerado para efeitos de consulta pública.

Os valores de procura apresentados no âmbito do anexo 2 de 84M que resultam num crescimento de 3.77% para o novo aeroporto comparam com 40M previstos pela Eurcontrol com base na previsão de crescimento de 0.8% para Portugal. Para além da desconformidade face a uma quase agencia europeia, os 84M não são verosímeis face a um conjunto de contra-analises relativamente simples sobre fundamentais, como seja demografia, PIB, restrições activas a jusante, competitividade relativa face a outros aeroportos e outras tecnologias, bem como as implicações da aviação sustentável.

Junto um documento onde procuro sustentar tudo isto de forma documentada e analítica, manifestando desde já a minha disponibilidade para o apresentar e discutir.

Cumprimentos

António Coutinho

# Resposta à Consulta Pública quanto à Localização do novo aeroporto de Lisboa

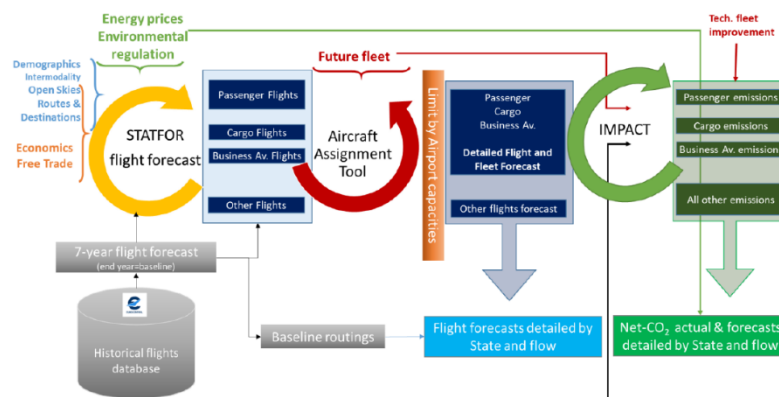
## 1. Sumário Executivo

1. A Comissão procurou a localização para um aeroporto que pudesse responder a uma previsão de procura de 84M que é um problema bastante diferente se a procura for 40M
2. A previsão de procura efectuada pela empresa TIS resulta de uma aplicação simples de taxas de crescimento a partir de fontes terceiras sem uma reflexão de fundamentais da realidade portuguesa
3. A previsão da procura efectuada pela empresa TIS nem sequer utilizou os valores publicados pela Eurocontrol para Portugal que em particular para o seu cenário base aponta para valores bastante mais baixos e nem sequer considera haver um gap de capacidade aeroportuária
4. O resultado da procura é inverosímil por não ter sido contrastada com aspectos fundamentais básicos como a demografia, o PIB, restrições de emissões e mesmo restrições a jusante do aeroporto
5. O resultado parece ter é ainda inverosímil por não comparar com os níveis de tráfego actuais dos principais aeroportos do mundo como Heathrow, Frankfurt ou Charles de Gaulle com ~60M

## 2. A procura prevista resulta de uma aplicação simples de taxas de crescimento sem ter em conta fundamentais de procura

1. O anexo da procura começa por referir que as projeções de tráfego aéreo têm metodologias bastante diferentes consoante os horizontes temporais, como sejam modelos econométricos e modelos de projecção em autocorrelação temporal
2. Curiosamente, a TIS referiu a Eurocontrol como referência que considera um modelo mais fundamental para as previsões de procura no espaço europeu
3. O modelo da Eurocontrol tem como base a evolução da demografia e a evolução do PIB, variáveis tidas como chave para a previsão, considerando depois limitações como a capacidade dos aeroportos, a própria evolução da frota e as limitações das emissões

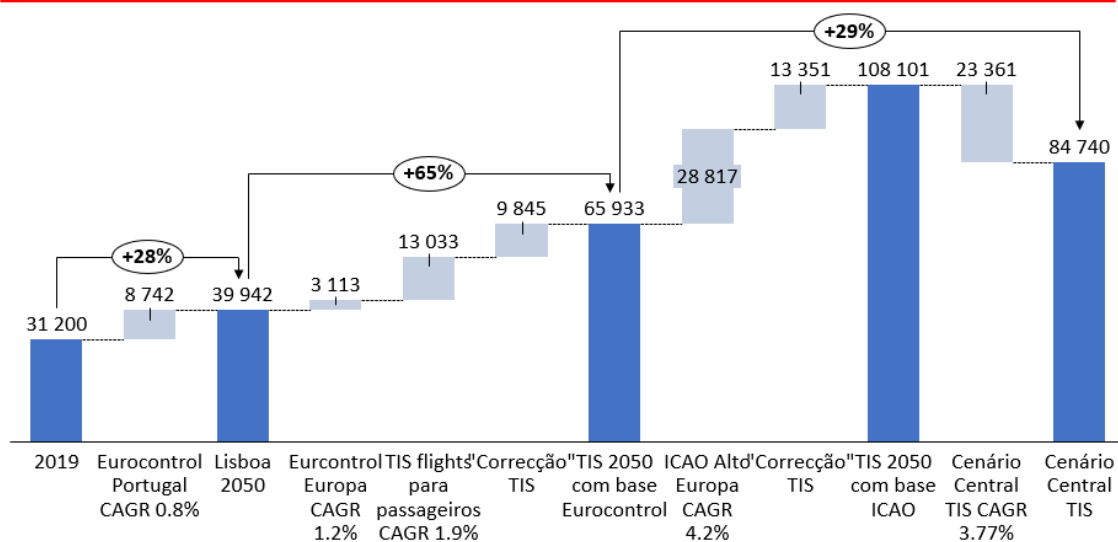
Figure 20. The flight forecast feeds the fleet forecasting tool, which is handed over to the emission modelling tool (IMPACT).





- Trata-se de um modelo fundamental contrariamente ao modelo utilizado pela TIS que não é mais que a utilização de taxas constantes de crescimento com base em relatórios de terceiros, considerando depois ajustes diversos sem grande aprofundamento fundamental
- A TIS começa por utilizar a taxa europeia de crescimento de 1.18% em vez da taxa calculada pela Eurocontrol para Portugal de 0.8%, não se percebendo o critério já que existia informação específica para o País

### Como a TIS chega a 84M face à procura actual

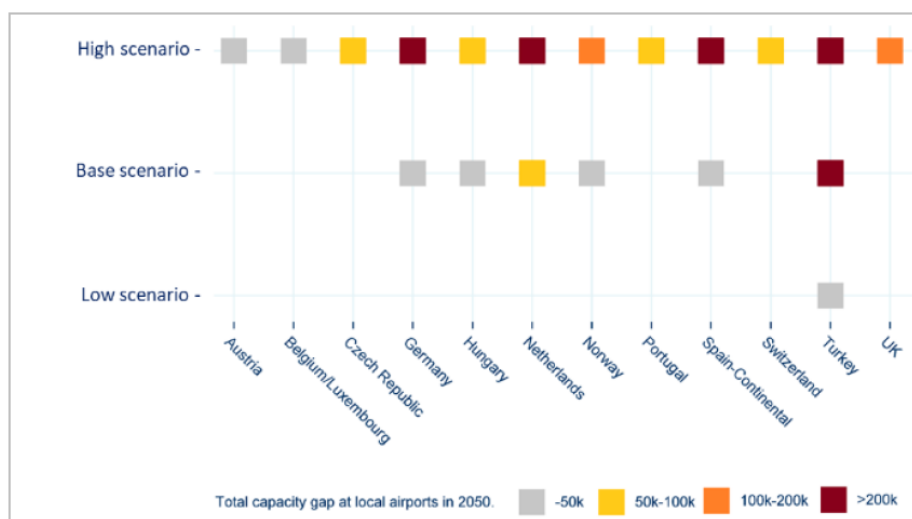


### Comparação das projecções Eurocontrol com as projecções TIS

Cenário	Taxa	Ano Ref	Ano 1	2050	Comentários
Eurocontrol Europa	1,18%	2019	31200	44884	Aviation Outlook 2050 previsões para a Europa a partir do ano 2019
Eurocontrol Europa	1,18%	2023	31200	42826	Aviation Outlook 2050 previsões para a Europa a partir do ano 2023
Eurocontrol Portugal	0,80%	2019	31200	39942	Aviation Outlook 2050 previsões especificamente para Portugal a partir do ano 2019
Eurocontrol Portugal	0,80%	2022	28282	35351	Aviation Outlook 2050 previsões especificamente para Portugal a partir do ano 2022
TIS Eurocontrol	1,91%	2019	31200	56089	Valor TIS para o crescimento para a Europa assumindo maior capacidade dos aviões em 25%
TIS Eurocontrol "corrigido"	2,81%	2023	31200	65934	Valor TIS Eurocontrol base com factor de majoração especifico para Portugal face ao passado historico
TIS ICAO alto	4,20%	2023	31200	94751	Valor TIS a partir das projecções da ICAO Alto
TIS ICAO alto "corrigido"	4,71%	2023	31200	108102	Valor TIS ICAO com factor de majoração especifico para Portugal face ao passado historico
TIS Central	3,77%	2023	31200	84741	Valor central TIS considerado para efeitos da CTI

- Depois, a Eurocontrol converte a taxa de crescimento de voos europeia de 1.18% numa taxa de crescimento de passageiros de 1.91%, quando o relatório da "Aviation Outlook 2050 - Main report," da Eurocontrol referenciado pela TIS refere "By 2050, the number of passengers in ECAC is expected to reach 1.88 billion in the Base scenario, corresponding to an average growth rate of 1.2% per year"
- A TIS refere que a relação entre voos e passageiros é "algo incoerente", apesar da Eurocontrol ser uma referência do mercado e do seu modelo fundamental ter em conta a frota e a forma como esta poderá evoluir por força das limitações ambientais
- A passagem de uma taxa de crescimento de 1.18% para 1.91% significaria que os aviões estariam constantemente a aumentar de tamanho e que em 2050 TODOS os aviões teriam mais 25% mais de capacidade!
- Depois, a TIS faz ainda uma correcção das taxas de crescimento futuras com base na relação entre as taxas de crescimento passadas entre a Europa e Portugal que começa com um factor de 2 e termina em 1 em 2050 através de uma "curva logística"

10. Este ajuste é feito desconsiderando por completo a base das previsões e é uma mera hipótese de trabalho que não tem em conta quaisquer fundamentais como seja demografia e evolução do PIB como a própria TIS refere serem variáveis chave do crescimento
11. Portanto, enquanto uma Eurocontrol previa uma procura de uns 40M de passageiros para Lisboa, a TIS previa 66M utilizando o mesmo relatório de base...
12. É interessante que a Eurocontrol que com o seu modelo identifica as restrições dos aeroportos, não identifica Portugal como tendo um gap entre a procura possível e a capacidade disponível, contrariamente por exemplo a Espanha que tem previsto a mesma taxa de crescimento de 0.8%



13. Apesar do desvio sobre as previsões da Eurocontrol, a TIS considerou também o cenário Alto da ICAO, aparentemente por ser próximo do cenário da Boeing e da IATA ajustado com base no peso histórico para a Europa num valor de 4.2%
14. Pelo anexo, não é possível perceber os cálculos, mas pelo texto assume-se que a taxa europeia foi feita com base num histórico que será o mesmo que assumir que a quota do mercado europeu será constante até 2050... quando a demografia e o PIB estão muito longe de o suportar
15. A taxa elevada considerada também foi sujeita a correcção para refletir o aumento do crescimento verificado desde 2010 do crescimento de Portugal face à média europeia...
16. Portanto, onde a Eurocontrol previa para Portugal 40M de passageiros em 2050, a utilização das taxas e sua correcção da ICAO aponta para 108M de passageiros
17. Até a TIS deverá ter achado o valor de 108M pouco realista e por isso considerou uma taxa média 3.77% de entre a “sua” Eurocontrol e a ICAO Alto, resultando numa procura de 84M face aos 40M iniciais da Eurocontrol
18. A TIS considerou os valores obtidos como verosímeis e sensatos sem ter comparado com os níveis de tráfego actuais dos principais aeroportos do mundo como Heathrow, Frankfurt ou Charles de Gaulle com ~60M, nem avaliado o que significa em termos de quota de mercado do aeroporto de Lisboa no contexto global de procura

Passageiros	2019	2050	Comentários
Passagers on board ECAC	1320000	1880000	Valores Eurocontrol Aviation Outlook 2050
Passagers on board Lisbon Eurocontrol	31200	39942	
quota de mercado	2,4%	2,1%	Diminui quota de mercado que resulta da demografia e maior prevalência dos países de leste como seja a Turquia
Passagers on board Lisbon TIS	31200	84741	
quota de mercado	2,4%	4,5%	Quase que duplica a quota de mercado sem que haja alguma coisa que o justifique

19. É interessante perspectivar que a Eurocontrol tem vindo a rever em baixa as suas previsões de procura face ao passado e que a última previsão de Abril de 2022 reduziu em 10 anos as

previsões de procura decorrente entre outras coisas da evolução da economia europeia e das exigências ambientais

20. A TIS identificou variáveis fundamentais chave para as previsões que foram identificadas mas não consideradas, em particular:

- Estratégia da TAP após privatização
- Mudanças climáticas e regulamentação associada
- Evolução tecnológica da aviação e das tecnologias de comunicação

Evolução das projecções Eurocontrol ao longo do tempo					
Previsões Eurocontrol	menos globalização		mais globalização		Comentários
	2030	2040	2030	2040	
de 2004	15,0	18,0	24,0	32,0	Grande diferença entre os cenários com e sem globalização
de 2017	11,0	11,5	16,0	20,0	Redução significativa das previsões de tráfego para a Europa nos dois cenários
de 2022	11,0	12,0	13,0	13,5	Diferença reduzida por efeitos da globalização com redução acrescida do tráfego
voos reais 2022 9.3M	2,1%	1,4%	4,3%	2,1%	A taxa de crescimento com menos globalização para 2040 consistente com taxa de 1.2 para 2050

21. Foram as duas últimas variáveis que entre outras fizeram a Eurocontrol no seu relatório mais recente atrasar em 10 anos as previsões de tráfego face às previsões de 2018
22. A Eurocontrol foi contactada pelo autor que soube que o modelo não inclui nas previsões da procura os efeitos das tarifas na procura por força da adopção de medidas para tornar a aviação mais sustentável e cumprir com as exigências europeias. Sendo a aviação um dos sectores mais difíceis de descarbonização, será de esperar que a restrição sendo activa se traduza em taxas de crescimento ainda mais baixas

### 3. As previsões são inverosímeis e pouco sensatas...

*“Deve por isso concluir-se que os valores apresentados para 2050 são sensatos e verosímeis.”*

#### 3.1 ...porque desde logo faltam as pessoas para a procura

1. As previsões demográficas da UN apontam para uma redução de 5.5% da população total e de 16% da população activa para a Europa e uma redução de 10.0% da população total e de 24% da população activa para Portugal
2. Se no passado o tráfego aéreo tem reflectido muito do crescimento populacional e do PIB, é difícil de perceber como é que o crescimento se sustém com uma alteração tão fundamental de uma das variáveis explicativas mais importantes, sobretudo sabendo que o peso da Europa no tráfego de passageiros do aeroporto de Lisboa representa 77.5% em termos médios entre 2012-2022
3. E apesar das previsões demográficas serem bastante estáveis, começam a existir previsões de outras instituições que não a UN a apontarem para cenários ainda de maior contracção populacional
4. As previsões demográficas reflectem uma evolução do balanço natural negativo em grande parte compensado pelo balanço migratório que começa cada vez mais a estar sob escrutínio e limitações futuras com impacto na evolução face ao histórico
5. As previsões da Eurocontrol já incluem os efeitos demográficos e por isso os crescimentos do tráfego mais contidos já deverão reflectir esta realidade
6. Se passar de 30M de passageiros com 770M de Europeus para 40M com 700M de Europeus já será um crescimento muito elevado, assumir 84M parece absurdo simplesmente por falta de pessoas...
7. Finalmente, o crescimento do tráfego acaba por implicitamente assumir que o peso das viagens aéreas no consumo discricionário será várias vezes superior ao que é hoje, o que é uma outra

forma de ver a dificuldade de sustentação dos números sobretudo porque a riqueza também é afectada pela demografia

	2023	2050 múltiplo		Comentários
Tráfego aéreo	32100	84700	<b>2,64</b>	Segundo a TIS, o tráfego deverá crescer 2,6x face a 2019
População Activa 25-64	5440	4170	<b>0,77</b>	Ao mesmo tempo, a população activa contrai-se 23%
	<b>múltiplo</b>	<b>5,9</b>	<b>20,3</b>	3,44
				O múltiplo de passageiros por população activa cresce 3,4x!

### 3.2 ...porque falta a riqueza para a procura

1. Admitindo a manutenção do PIB per capita, a contracção de 10% da população portuguesa implica uma redução real do PIB português de igual dimensão
2. Contudo, a manutenção do PIB per capita implica um aumento de produtividade nos próximos 30 anos sem paralelo nos últimos 30 para que menos produzam tanto para mais
3. Ora, o aumento de produtividade implica que a população activa se concentre em actividades de maior valor acrescentado, o que é uma implicação que está longe de ser evidente a julgar desde logo pelo actual perfil migratório com a população portuguesa mais qualificada a emigrar e Portugal a receber imigração pouco qualificada
4. Portanto, admitindo um aeroporto com uma procura de 84M implica um aprofundamento do peso do sector do turismo que difícil resultará num aumento da produtividade e logo da manutenção do PIB per capita
5. O sector do turismo tem um valor acrescentado baixo pelo que um maior foco na sua dimensão com uma redução da população activa vai no sentido de agravar a perda de riqueza
6. A isto acresce que a proposta do Aeroporto em Alcochete é a de maior investimento, pelo que seria uma opção duplamente geradora de pobreza por aumentar a dívida e reduzir a capacidade de a pagar
7. Portanto, “ponderações calculadas por forma a alinhar os resultados do crescimento de tráfego com o cenário da convergência do PIB per capita português com a média da EU em 2050” é uma hipótese muito discutível e dificilmente suportada
8. O mesmo raciocínio poderia nalguma medida aplicar-se ao resto da Europa sem o mesmo impacto, servindo apenas para questionar a razoabilidade do maior peso da despesa com tráfego aéreo que pressupõe o aumento da procura para menos população

### 3.3 ...a procura do aeroporto será condicionada por restrições a jusante

1. A escolha do aeroporto por parte da Comissão Independente é para a procura máxima, o que está longe de ser evidente e sobretudo de ser do interesse público
2. Se o aeroporto não é uma restrição activa do sistema, então irão emergir outras restrições que por agora não são evidentes por o aeroporto ser a limitação
3. Desde logo, as acessibilidades rodoviárias e ferroviárias serão parte dessas restrições cuja resolução irá acrescentar custos, exigir investimento antes da procura se concretizar e correndo o risco de nunca acontecer, e sobretudo podem não ultrapassar de forma efectiva as restrições
4. Mas há outras restrições mais fundamentais que não foram a floradas, desde logo a infraestrutura humana e de alojamento que tenderão a ser as restrições activas fazendo que o aeroporto nunca chegue a servir a procura estimada
5. Portugal não dispõe de demografia para suportar em serviço o crescimento da procura. Não só Portugal não dispõe de demografia para suportar o crescimento como a população activa não pode ser dispensada ao serviço de um aeroporto para garantir a manutenção de riqueza
6. Além da infraestrutura humana, temos a infraestrutura de alojamento que terá de aumentar para conseguir absorver o aumento do tráfego em Lisboa

7. Os 31M de tráfego actual em Lisboa tem em 2022 458 mil camas disponíveis no território nacional com uma estada média de 3 noite por turista.
8. Os 84M de tráfego em 2050 implicaria um aumento de camas proporcional para 1241 mil camas ou seja um aumento de 783 mil camas... Ora, Portugal aumentou ~250 mil camas nos últimos 30 anos em todo o território nacional, o que mostra bem a irrazoabilidade e o impacto que teria em termos de investimento e do mercado de habitação
9. Poderá argumentar-se o papel que o Alojamento Local terá no aumento da capacidade de dormidas. Com efeito, 70% do tráfego aéreo para Lisboa ficou alojado em Alojamento Local e a sua criação certamente terá sido um dos factores responsáveis pelo crescimento do tráfego aéreo de Lisboa ter sido superior à média europeia
10. Ora, tendo em conta as fortes limitações legais ao aumento do Alojamento Local, bem como a elevada taxaço ao Alojamento Local, com que infraestrutura de alojamento é que se irá conseguir comportar tamanho crescimento da procura? Se for nova construção, como será financiado, construído e que impactos isso terá no mercado de habitação? Se for Alojamento Local, que impactos terá no mercado de habitação?

### 3.4 ... porque a redução de emissões tornará os voos bem mais caros

1. O anexo 7 sobre a transição energética aponta para a elaboração de um Plano... não referindo qualquer referência à evolução da aviação sustentável e possíveis implicações no tráfego. O anexo incumpe totalmente o seu propósito e a Comissão, reconhecendo a importância do tema da transição energética, refere sem evidências que o impacto terá um “carácter residual” e que “não há evidência de que o seu impacto real seja significativo e de que os comportamentos e escolhas associados à viagem estejam em processo de alteração de paradigma, quer no que respeita ao número de viagens, quer às distâncias percorridas e (re)localizações de destinos”
2. Em Setembro de 2023, o CEO da Lufthansa, Carl Spohr, disse que ““We would need around half of Germany's electricity to create enough of the fuels” (...) “Today's available SAFs would only be enough to power Lufthansa for two weeks.” (...) “...not to mention the high costs that in the end the passenger will have to bear”
3. Aparentemente, o responsável executivo máximo da maior companhia aérea europeia e candidata à privatização da TAP tem um entendimento muito diferente da CTI...
4. A aviação representa 4% das emissões europeias e 14.4% das emissões de mobilidade e existem objectivos de utilização de Sustainable Aviation Fuel definidos pela EU de 70% em 2050 e que 50% sejam sintéticos
5. O hidrogénio verde é também um possível combustível para a aviação com menores emissões e maior nível de eficiência energética, mas exige aviões completamente novos e tem elevadas implicações no desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária com elevados custos
6. É sabido que o tráfego aéreo é bastante elástico a variações de preço, sobretudo o tráfego de turismo que é a maior parte para Lisboa
7. Estudos da IATA apontam para -1.4 o nível de elasticidade global para o transito intra-europeu vs nos EUA que é de apenas -0.8, o que deve resultar da maior ligação rodoviária e ferroviária europeia
8. O preço do SAF actual é 7x o preço do querosene e que poderá evoluir em baixa para se situar nos 2x. A utilização de querosene tradicional terá de pagar as emissões de CO2 que se prevêem implicar custos ainda superiores aos SAF
9. Sabendo que o preço do combustível representa 30% da tarifa aérea, um aumento de pelo menos 3x do preço do combustível, implica um aumento de custo de 90% e logo de uma

redução de tráfego de 126%... Ou seja, os 40M previstos pela Eurocontrol poderiam nem sequer ocorrer e haver sim uma contracção da procura para níveis de tráfego próximos ou inferiores aos actuais

### 3.5 ...porque o transporte aéreo terá de competir com outros meios

*“A concluir, vale a pena referir que não foram incluídas nesta fase do estudo as possíveis supressões de voos para Porto (atualmente 70/semana/sentido) e (mais tarde) para Madrid (atualmente 125/semana/sentido) por efeitos da introdução de serviços de AVF (Alta Velocidade Ferroviária) “*

1. Na procura e sobretudo no crescimento, não foram retirados os voos domésticos nem os voos com Espanha. Só os voos domésticos representam 12.6% do total do tráfego de Lisboa
2. Ora, isso tem imenso impacto sobretudo pelos múltiplos que resultam pela aplicação de taxas de crescimento compostas e factores de majoração
3. Não se pode assumir que esses voos se irão manter continuando a considerar ao mesmo tempo a aposta no TGV
4. Conforme se viu na secção anterior, parte da maior elasticidade europeia resulta precisamente por haver mais alternativas ao transporte aéreo que com tarifas mais elevadas se traduzirão em menos tráfego
5. Além disso, como se viu com a generalização das reuniões electrónicas, há avanços tecnológicos que reduzem a procura aérea cujo efeito não está ainda bem captado nos números actuais de tráfego, para lá de outros como seja a mobilidade autónoma e ou o transporte ponto a ponto de pequena dimensão

### 3.6 ... porque não tiveram em conta o que pode resultar da privatização da TAP

1. Num contexto de um sector bastante competitivo que vai exigir fortes investimentos de descarbonização, muito dificilmente a TAP terá condições de se manter como independente
2. A privatização da TAP tentará condicionar a manutenção do hub em Lisboa, mas dificilmente conseguirá condicionar num prazo longo se estruturalmente não fizer sentido
3. Se a empresa que ganhar a privatização tiver os seus hubs próximos de Lisboa, é bastante natural que esse tráfego seja deslocalizado para esses hubs
4. Se a empresa que ganhar a privatização tiver os hubs longe de Lisboa, a competitividade relativa do hub e a capacidade de ter tráfego em trânsito dependerá da evolução da frota das empresas aéreas residentes
5. Com efeito, as exigências ambientais irão implicar em fortes investimentos em aviões mais eficientes ou mesmo de tecnologias como o hidrogénio que se não forem em número suficiente condicionam o número de passageiros em trânsito
6. Nada disto foi sequer aflorado... Apesar de ter identificado a questão da privatização da TAP, a TIA assumiu que os passageiros em trânsito deveriam continuar a crescer até 30%, apesar de no passado histórico com a TAP totalmente nacional ter 23% no ano de pico de 2019
7. É importante salientar que os 23% de 31M é uma situação muito diferente de 30% de 84M...

## **António Lemonde de Macedo**

Estimada Prof.<sup>a</sup> Maria do Rosário Partidário

Vinha por este meio transmitir-lhe o meu apreço pela excelente exposição a que tive o ensejo de assistir esta tarde no LNEC.

Mas felicito-a sobretudo (e na sua pessoa aos demais membros da CTI) pela qualidade do trabalho que coordenou e que levaram a bom termo.

Partilho das conclusões que me parecem as mais sensatas e ajustadas, face aos resultados da avaliação, para apoiar a decisão em matéria de tamanha envergadura, complexidade e responsabilidade, designadamente, pelo legado que se deixa às próximas gerações. Esperemos que os decisores políticos estejam à altura e tenham o bom senso de acolher estas conclusões e terminar urgentemente com o ciclo de indecisões que se arrasta há tantos anos.

Com um abraço,

António Lemonde de Macedo



**Bruno Monteiro**

Exmos(as),

A meu ver há uma solução que continua a ser ignorada e que poderia justificar ser aprofundada.

Solução dual, mantendo em operação o Aeroporto Humberto Delgado, deslocando os voos Low-Cost para a Base Aérea Nº 1, em Sintra.

Parece-me muito mais vantajoso pensar em Sintra do que no Montijo, para uma solução dual. Em termos de acessibilidades, Sintra oferece autoestrada e linha férrea já existentes. A remodelação e a operação da Base Aérea em Sintra, afigura-se mais favorável ambientalmente e por fim, o prazo para a conclusão das obras seria por certo mais reduzido do que Alcochete.

A única dúvida que me assalta sobre Sintra, é saber se o cone de aproximação da pista 32 é compatível com a proximidade ao Aeroporto Humberto Delgado.

Quanto à manutenção do Aeroporto Humberto Delgado, com a remodelação e utilização do espaço de Figo Maduro, será com toda a certeza mais do que suficiente para as necessidades de resposta à operação sem os Low-Cost.

Muito obrigado pela vossa amável atenção.

Cumprimentos,  
Bruno Monteiro

## Carlos Henrique Lopes

Boa tarde,

no seguimento dos mails enviados a V. Exa, relativamente ao processo de localização do Novo Aeroporto de Lisboa e á RM 89/22, sinto-me , como engenheiro da área, complementar , reforçar e alertar para 3 situações, que poderão ser uma mais valia para o estudo final da Comissão Técnica.

a) Devido ao tempo de que decorre entre a decisão da localização e operação dum novo aeroporto ( a que chamei de Transição Energética), os futuros aviões com toda a certeza, que terão motores eléctricos ou células de Hidrogénio (existem metas de carbono a cumprir) que , com todos os activos residentes num Aeroporto ( viaturas de operação, viaturas de colaboradores, RAC- rent- a car, parqueamentos) haverá uma demanda por fornecimento de energia eléctrica . Como tal, deverá haver condições de espaço e ambiente para equipamentos de fornecimento eléctrico, manutenções, geração e sistema secundários e principalmente um Projecto de Raiz que contemple a transição e efectivação energética. Não nos esqueçamos , que as viaturas VTOL poderão ser uma realidade em operação quer a nível privado quer a nível de RAC.

b) Conforme relatei, um novo aeroporto pode ser construído baseado no conceito de Airport City. Ou seja, questiono se a própria cidade de Lisboa, poderá crescer neste conceito urbanístico, neste novo local e a ser construída segundo as novas condições ambientais (Smart City.. Green City..etc..). Poderemos ter uma Nova Lisboa?

c) A RM permite a opção de Portela + outro local. Alerto que estamos a falar de 2 infraestruturas operacionais. Ou pelo menos , 2 infraestruturas durante um tempo transitório. Nestas condições , estamos a falar que as companhias de aviação, companhias de handling, operadores RAC e agencias de viagens, deverão ter 2 operações nos 2 locais .. Os custos adicionais, estão contemplados , quer equipamentos/activos operacionais quer recursos humanos? Estas entidades terão conhecimento de todo o processo , work-flow, para efeitos de orçamentos a médio prazo? Os custos serão próprios , fundos comunitários?

O mesmo se aplica a entidades de segurança, que terão de aumentar os equipamentos/recursos e seus efectivos, caso PSP/SEF, Alfândega, operadores de Segurança, GNR..para operarem em 2 locais diferentes ...

Os contratos de manutenção da actual infraestrutura, serão negociados para 2 locais de operação , o que vai implicar custos a serem suportados..por várias entidades.. falamos de contratos de Segurança, Limpeza, Manutenções de Sistemas Operacionais, Serviços de Socorros (vulgo Bombeiros), entre outros.

As formações dos técnicos e dos operacionais, deverá ser dada a que equipas ? Às equipas do novo local ,às equipas ainda na Portela, a ambas? Aos mais novos e aos em fim de carreira? Poderemos ter problemas dos Sindicatos? Quem recebe formações de fábrica? Quem acompanha as obras desde o início?

Aqui deixo, mais uma vez informação, no intuito de poder ajudar e alertar para possíveis situações que possam surgir e desta forma minimizar.

Desde já, os meus agradecimentos e  
respectivos cumprimentos,  
Engº. Carlos Henrique Lopes

Ex. Sr . Eng.,

membro da O.E, Colegio de Engenharia Electrotécnica, nº.22951, Carlos Henrique Lopes, experiência aeroportuária durante 33 anos(ANA- Aeroportos de Portugal, já retirado de funções), venho deste modo, informar e copiar, 2 mails que tentei enviar ao Sr. Primeiro Ministro, acerca das mais-valias da construção do Novo Aeroporto de Lisboa, na zona de Alcochete, em que lhe chamei o Primeiro Aeroporto do Mundo de Transição Energética.

Anexo então, os 2 mails, cujo conteúdo dos mesmos poderá ser um CONTRIBUTO PARCIALI, para uma decisão na futura Comissão de Estudo para o Novo Aeroporto de Lisboa.

*"Relativamente ao Montijo, lembro que a sua localização está numa zona ambiental bastante sensível com todas as atenuantes que todos nós ouvimos e sabemos e que não vale a pena estar a referenciá-las. Além disso, teremos a vertente do tempo de construção da infraestrutura: prazo para o Estudo de Impacto Ambiental, Projecto de especialidades, concurso (apesar da entidade concessionária poder adjudicar directamente mas julgo por razões de equidade , deverá ser lançado concurso), estudo de propostas (não refiro possíveis recursos a tribunal), adjudicação, consignação , preparação de obra, entrega de matérias (nesta fase , todos sabemos que é complicado por falta e atrasos) e início de obra. Pelas minhas contas, antes de 2028/29 julgo não estar concluído...e faltam as certificações do ANAC.*

*Por outro lado, todos nós ouvimos falar , nos últimos 9 meses.. do PRR- Plano de recuperação e resiliência, onde o capítulo da transição Climática, engloba a transição energética.*

*Pelo que tenho verificado nos media, discrimino:*

*-cada vez mais , muitas pessoas, nomeadamente Norte e Centro da Europa , negam-se a viajar de avião devido á poluição causada pelos motores/turbinas dos aviões.*

*- países, também no norte Europa , a partir de 2035/40, será expressamente proibido a entrada no seu território , qualquer veículo com combustíveis fósseis...inclui a aviação.*

*- em Portugal, as limitações de aquisição de carros a gasóleo e gasolina a partir de 2035, significando um grande avanço na transição energética.*

*- Meta carbono ZERO na Europa, em 2050.*

*Ou seja, estamos no início da transição energética , decaindo o petróleo e seus derivados e em substituição , energia ou mesmo hidrogénio (o que tenho dúvidas).*

*Também tenho verificado nas informações da net, que as grandes empresas mundiais de construção de aviação , estão a iniciar os estudos dos motores eléctricos , veja-se o Airbus E-Fun X.*

*Agora , ponho a questão...Por que não se inicia o Novo Aeroporto de Lisboa, localizado em Alcochete, a ser faseado , mas como o primeiro Aeroporto do Mundo de Transição Energética, com infraestruturas mistas de raiz..? O primeiro Aeroporto com infraestruturas originais para esta nova tecnologia – energia em vez do Jet A-1 (combustível das turbinas actuais)? Se se iniciar em 2028, estaria concluído em 2035..*

*E porque não , este Novo Aeroporto de Lisboa, aproveitar a oportunidade para ser o Hub Ibérico da Aviação Comercial ? ou mesmo Europeu? Em turbinas eléctricas, a posição de Lisboa para vôos de Africa e Américas, seria uma mais valia devido á posição geográfica..*

*Porque não aproveitar , para que tenhamos um Aeroporto preparado (quando terminar ) para receber aviões de muito baixo ruído ..poluição..verde...? Julgo até que todos os representantes políticos na Assembleia da República, movimentos ambientais, associações .. e pessoas singulares, estariam todos de acordo....*

*Antes da pandemia, um colega mandou-me um link, que infelizmente perdi, que a Espanha preparava os Aeroportos principais para estarem prontos a receber os novos aviões eléctricos ...e falamos de aviões acima de 100 pax."*

*"No seguimento de processo e relativamente ás últimas notícias e respectivos andamentos, acerca da localização dos possíveis locais para o futuro Aeroporto de Lisboa, a que anteriormente o identifiquei como de Transição Energética, e sobretudo á possibilidade integração de novos locais, informo:*

*- a nova localização deve ser o mais perto de Lisboa, de modo a que , a última noite antes da partida de vôos seja Lisboa, a não ser que o novo local garanta conteúdo justificativo de se permanecer o último dia fora de Lisboa (Èvora, por exemplo, cumpria).*

*- deve ser recordado as características meteorológicas da zona de implementação, dado a possibilidades endémicas duma região, ser caracterizada por nevoeiros matinais ( Ota...) , o que poderia limitar o tráfego aéreo...*

*-no projecto inicial ou no futuro, mesmo após a sua construção, a nova infraestrutura deve ser contemplada e preparada, para evoluir no conceito de Airport City, se o governo ou entidades responsáveis assim o desejarem...e para cumprir este requisito, deverá ser perto de Lisboa e com fácil acesso a deslocações , mesmo para utentes que nem sequer vão embarcar.*

*- segundo bem me recordo, meu pai, como eng. civil e muitos anos nos serviços hidráulicos, me referiu que a maior reserva de água potável da península Ibérica , estava no subsolo da região Alcochete, Barreiro, Montijo, e que ao questionar sobre um aeroporto nessa zona e possíveis contaminações, me respondeu que era perfeitamente seguro e que neste caso particular, privilegiaria , em caso de situação extrema de falta de recursos de água , o fornecimento directo de água ao Novo Aeroporto em Alcochete.*

*- a proximidade de Alcochete á nova ligação em Alta Velocidade Lisboa-Madrid , que se encontra em fase considerável de acabamento e respectiva operação, poderá ser mais uma mais-valia com a respectiva integração ferroviária.*

*- relembro que o novo Hospital Central do Alentejo (Èvora ) se encontra também em fase de construção, para efeitos de Plano de Emergência.*

*-para efeitos de energia renováveis, deverá ser efectuado um estudo relativo ás horas solares e eficiência eólica de modo a que se façam parques solares e eólicos o que implica um estudo de áreas geográficas específicas para o efeito.*

*- a localização em Alcochete, pode e deve permitir a integração de meios marítimos de Turismo e Carga, via Lisboa/ Tejo.*

*Penso que deixei mais alguns dados que permita as possíveis comparações de locais elegíveis e adendo que , em qualquer situação, os técnicos da NAV deverão dar o seu parecer , para a colocação dos meios de navegação aérea quer os que ficam dentro do limite aeroportuário, bem como os que são colocados exteriormente á infraestrutura."*

Aceite os meus sinceros cumprimentos e agradecimentos,

Engº. Carlos Henrique Lopes.



## **Carlos Morais**

Consulta pública , sobre relatório da CTI.

Fiquei preocupado, com as conclusões do relatório final, que está agora em consulta pública ,principalmente sobre uma das localizações, consideradas viáveis para o novo aeroporto de Lisboa , refiro-me a hipótese de vendas novas, , se não vejamos:

Primeiro.

Fica longe 70kms do centro de Lisboa , e ainda mais dos concelhos, mais populosas da região da grande Lisboa , Sintra ,Oeiras ,Loures e Cascais , a distância média a estas regiões, é de cerca de 90kms , pese ainda o facto, de estas populações , terem de atravessar Lisboa para chegar ao Aeroporto.

Segundo.

Sendo o CTA muito mais perto que vendas novas, há ainda o facto de a localização vendas novas inviabilizar a operacionalidade do CTA, obrigando também á sua desactivação e consequente deslocalização, tendo também como consequência não só a expropriação dos terrenos para o aeroporto em vendas novas , como para o novo CTA.

Terceiro

Do ponto de vista de ordenamento do território , ficamos com mais um Aeroporto a sul,ficamos com vendas novas, a 70kms, de Lisboa ,Beja a 90kms de vendas novas e Faro a 100kms de Beja, não serão Aeroportos a mais, para uma zona tão pouco povoada? Quando a norte de Lisboa , temos uma distância de 320kms, entre Lisboa e Porto , sem aeroportos, e caso seja esta a escolha ,ainda fica , mais longe, visto que a distância , do Porto a vendas novas, ainda é maior ,sem qualquer aeroporto, na zona centro a zona mais populosa do país.

Quarto

Não vos parece um pouco perverso estar a enfiar um aeroporto de três ou quatro pistas, encravado entre uma pequena e pacata ,cidade alentejana e uma pequena e pacata vila.

Quinto

Em termos ambientais, o número de sobreiros a abater, acaba por ser superior em vendas novas, onde há dois núcleos de plantação de sobreiros, em plena produção mais toda a zona de floresta com sobreiros e pinheiros.

Em relação ás questões sísmicas ainda recentemente tivemos três abalos sísmicos com epicentro na região de vendas novas.

Na questão do aquífero Tejo /Sado , segundo os mapas hidrológicos ,esta localização faz parte do aquífero e está numa das zonas de recarga.

Por todas estas razões acho que esta localização não faz sentido.

Carlos Morais



**A decisão sobre o NAL e infraestruturas associadas constitui um ponto crucial de decisão para o futuro da AML e da Península de Setúbal. Esta participação pretende contribuir para o trabalho que há a fazer após a decisão sobre o aeroporto.**

#### **Estrutura do documento**

1. Enquadramento
2. Implicações sobre os processos de planeamento
3. Articular o NAL/CTA e as estratégias territoriais – problemas e propostas

Daniel Pereira Santos, Arquiteto urbanista (AO 27057)  
25 de janeiro de 2024

### **1. Enquadramento**

Esta participação enquadra-se na consulta pública que decorrerá até 26 de janeiro de 2024 sobre o Relatório Ambiental Preliminar (RAP) resultante do trabalho da Comissão Técnica Independente (CTI) para o estudo das possibilidades e alternativas de aumento da capacidade aeroportuária de Lisboa.

Após a avaliação ponderada dos fatores críticos de cada opção estratégica (OE) de localização, funcionamento e faseamento da necessária infraestrutura, colocou-se à decisão política duas alternativas evolutivas com possibilidade de conferir soluções aeroportuárias únicas:

- OE6/OE3 – Campo de Tiro de Alcochete (NAL/CTA) como a "solução com mais vantagem";
- OE8/OE7 – Vendas Novas (NAL/VN) como "outra solução viável".

Trilhando caminho pela OE6/OE3, teremos um NAL em Canha (Campo de Tiro de Alcochete) distante dos aglomerados urbanos da AML e desfasado dos corredores de infraestruturas ferroviárias e rodoviárias existentes (à exceção da A13). Precisar, por isso mesmo, de um volume de investimento importante em novos acessos, de modo a permitir a operação na primeira fase de desenvolvimento. Por outro lado, tem a seu favor integrar solo público, evitando grandes expropriações, e agilizando o processo.

Seguindo a OE8/7, teremos um NAL em Vendas Novas, não só mais distante como totalmente excêntrico face ao sistema urbano metropolitano – apesar de, ao contrário da anterior opção, se inserir no corredor rodoferroviário de Lisboa-Madrid. Deverá exigir um investimento menor em infraestruturas de acesso ao aeroporto (desde já em modo rodoviário), mas implicará a expropriação de uma área considerável. O que, além de ter custos, também poderá traduzir-se num calendário de execução mais dilatado.

Foram afastadas as opções fisicamente mais próximas das áreas urbanas existentes, designadamente a Base Aérea n.º6 (Montijo) – que permite ampliação face às soluções apresentadas – mas também todo o território entre Palmela e Pegões (concretamente, entre as Autoestradas A12 e a A13), que já dispõe de corredores rodoviários e ferroviários de acesso (com eventual necessidade de reforço) e se localizava mais próximo de Setúbal, Palmela, Pinhal Novo e Montijo do que a opção de Vendas Novas.

Considerando a incerteza que ainda há sobre a decisão política (que poderá optar por soluções que não as recomendadas no RAP), **considera-se, para o efeito da participação, que a decisão poderá ser tomada sobre "a solução com mais vantagem" (NAL/CTA)**, passando a ponderar as suas implicações sobre a Área

Metropolitana de Lisboa (AML), sobre os processos em curso, e em função de outros investimentos estratégicos programados, com foco particular sobre a ferrovia.

Uma infraestrutura aeroportuária como o NAL tem uma grande importância macroeconómica para qualquer país, mas, também, um grande impacto na organização e funcionamento de um território urbano de nível metropolitano como a AML. Por isso constitui uma oportunidade para repensar os territórios envolvidos. Para além de grande gerador de fluxos de pessoas e de bens entre a região e o exterior, o NAL constituirá, provavelmente, a maior concentração de emprego da AML, localizada, agora, a sul do Tejo.

Os efeitos territoriais do NAL na AML, induzirão uma profunda mudança na estrutura urbana-metropolitana, em particular na Península de Setúbal, que não está preparada para acomodar os impactos previsíveis nas diversas vertentes da organização e funcionamento do território. Assim, em paralelo com a decisão de localização do NAL deve ser urgentemente pensado e estabelecido um novo modelo de ordenamento do território metropolitano que se traduza na revisão do PROT-AML e na subsequente adequação dos PDM.

Este trata-se de um ponto crucial de decisão. Por isso mesmo, sobre a administração pública e sobre os profissionais da área do ordenamento do território **coloca-se a oportunidade – e a obrigação – de repensar o futuro da Área Metropolitana de Lisboa.**

## **2. Implicações sobre os processos de planeamento**

Em primeiro lugar, **é necessário integrar a decisão sobre o NAL no PROT-LVT**, cuja elaboração foi determinada pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 39/2023 de 3 de maio, que desenvolve a Alteração conjunta do PROT-AML e do PROT-OVT. Este instrumento estratégico, com as suas duas “unidades territoriais”, estabelecerá as opções de organização e estruturação do território ao nível regional e o modelo territorial da AML, e programará as prioridades de investimento público com impacto territorial.

Não tendo estabelecido a opção sobre o aeroporto, deverá considerá-la, integrá-la, e adaptar muito concretamente a visão sobre a Península de Setúbal, incluindo em matéria de áreas de desenvolvimento prioritário e infraestruturas ferroviárias, e da relação entre estas duas componentes.

Em segundo lugar, procurando ser consequentes na nossa prática de planeamento territorial, é importante compreender que **a decisão sobre o aeroporto, nesta altura, exigirá um esforço revigorado da administração na adequação dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT)**. Se no nosso sistema de planeamento, o PROT constitui o quadro de referência para a elaboração dos planos municipais, na realidade o novo PROT será elaborado na sequência de processos de Revisão dos PDM, com as seguintes dificuldades acrescidas:

- Apesar da proposta de alteração de 2010, o PROT-AML em vigor é o que data de 2002, e carece de atualização face às dinâmicas observadas nos últimos 15 anos;
- Vários PDM foram Revistos desde então, e vários estão na fase final de procedimentos de Revisão de PDM para adaptação às alterações legislativas em matéria de ordenamento do território e urbanismo de 2014 (LBPPSOTU) e 2015 (RJIGT), tendo sido prorrogado o prazo até 31 de dezembro de 2024 com a publicação do Decreto-Lei n.º 16/2024 de 19 de janeiro;
- Acresce que, sobre este caminho com quase dez anos, foi recentemente aprovado o Decreto-Lei n.º 10/2024 de 8 de janeiro, que além de outros temas introduz uma nova definição de “solo urbano” – o que, por si só, justificaria provavelmente reponderar vários aspetos dos processos em curso.

Assim, será pertinente que – logo que tomada a decisão sobre o aeroporto, e além da retoma dos PROT – os Municípios da Península de Setúbal iniciem também, nos casos em que seja pertinente, um processo de Revisão dos PDM que integre nas suas estratégias territoriais as necessárias adaptações para **enquadrar o desenvolvimento induzido pela nova infraestrutura aeroportuária** — no que se refere à geração de emprego e de deslocações, no que toca à relação do aeroporto com as áreas de logística e as áreas habitacionais, e considerando a relação do NAL com as zonas portuárias.

Esta Revisão precisará, no entanto, de estabelecer uma relação iterativa com o nível regional – que dá a visão de conjunto que permite pensar as mudanças. A reflexão que se impõe (a várias escalas, sobre várias iniciativas) exigirá também cooperação institucional. Aí, será importante ser célere, sabendo que estes processos não o têm sido. Teremos muito em breve a correr em simultâneo vários processos pelos quais a construção do aeroporto não poderá esperar:

- Uma alteração ao PROT-AML, pelo novo PROT-LVT, com o seu calendário específico;
- A revisão / alteração dos PDM da Península de Setúbal para adaptação ao NAL, absorvendo o desenvolvimento que induz, também com os seus calendários;
- A construção do próprio aeroporto e dos respetivos acessos, que trará efeitos de procura de habitação que redobram sobre a procura existente, e;
- Uma revisão da Proposta de Plano Ferroviário Nacional, integrando novas soluções, e adaptando as existentes, procurando melhorar a ligação entre o NAL e os aglomerados urbanos existentes.

Neste sentido, **poderá haver vantagens em que a coordenação de tarefas e a articulação destes processos recaiam sobre uma equipa técnica multidisciplinar (à semelhança da CTI)** em articulação com o Governo e a CCDRLVT, em estreito contacto com a equipa técnica que desenvolverá o PROT-LVT, e com grupos de trabalho vocacionados em cada Câmara Municipal. **Mas nesta equipa técnica será indispensável a presença de arquitetos urbanistas, que integrem e contribuam com a sua visão sobre a intervenção multiescalar e interescalar no território.**

Já as decisões, essas deverão ser tomadas na consciência de que **todo e qualquer investimento, num contexto e num país de recursos escassos, deverá ser muitíssimo criterioso e contribuir para a resolução de múltiplos problemas** – nunca para o agravamento dos existentes ou para a criação de novos problemas.

E é com este espírito que se desenvolve o presente documento, na expectativa de apresentar um contributo para o trabalho que há a fazer – intersectorial e em vários níveis – **após a decisão sobre o aeroporto.**

### **3. Articular o NAL/CTA e as estratégias territoriais – problemas e propostas**

De forma relativamente arbitrária (para efeito do raciocínio que se pretende transmitir), enumeram-se alguns dos princípios estratégicos do PROT-AML:

- A definição de uma rede hierarquizada de centralidades urbanas – especializadas, polivalentes, e/ou complementares – devidamente conectadas entre si e com o exterior da AML;
- Um desígnio em reorientar o desenvolvimento da AML em redor do Rio Tejo e em função de “centros urbanos tradicionais”, com a preocupação de prevenir o surgimento de novas bolsas de desenvolvimento associadas à realocação de atividades. Por outras palavras, impulsionar o dinamismo das áreas urbanas existentes, e potenciar as áreas logísticas e de atividades económicas já instaladas;
- A salvaguarda e valorização da estrutura ecológica metropolitana, com particular enfoque na Costa Atlântica, nos Rios Tejo e Sado e nos seus estuários, nas serras de Sintra e da Arrábida, e nos corredores ecológicos que formam o arco Atlântico-Tejo-Sado e definem, de certo modo, a área urbana, suburbana e periurbana da AML.

Posto isto, **é necessário reconhecer que:**

- O NAL/CTA será **uma nova centralidade** polivalente, e constituirá uma importante bolsa de desenvolvimento (talvez o maior pólo empregador) **situada para lá dos “limites urbanos” da AML** apontados no PROT-AML, e que atrairá fluxos relacionados com as viagens, o emprego, os serviços, a carga e a logística;

- O NAL/CTA situa-se numa **localização desfasada dos corredores rodoferroviários** que, conforme definido no PNPT, estruturam o território nacional, e por isso exigirá extensões muito significativas de novas infraestruturas.

**Esta é uma contradição importante**, e está patente no Esquema do Modelo Territorial do PROT-AML resultante dos estudos de 2008-2011 para a sua Revisão, que identificava a localização do NAL no Campo de Tiro de Alcochete.

Não esqueçamos também os problemas muito específicos do sistema urbano metropolitano, particularmente em matéria de **fragmentação e estruturação das áreas urbanas**, muito determinados pela geomorfologia do território. Mas também a tradução destas questões nos **padrões de mobilidade**, em que mais de 60% das deslocações na Península de Setúbal se realizam com recurso ao transporte individual.

É fundamental em consciência esta realidade ao avaliar e comparar soluções, e ao tomar decisões, considerando que:

- A tendência dominante na mobilidade é a utilização do transporte individual (sob várias formas) como modo de deslocação. Acresce a isto que a corrente que vai dominar os próximos tempos é a substituição das frotas atuais por veículos elétricos, que representam sobre o espaço urbano as mesmas questões que os movidos a combustíveis fósseis – ocupam espaço e geram engarrafamentos – uma realidade que ainda deverá marcar os próximos 50 a 100 anos;
- O transporte público tem uma deficiente cobertura por parte dos modos em sítio próprio sobre áreas como a primeira coroa metropolitana e o Arco Ribeirinho Sul;
- A rede viária entre os aglomerados ribeirinhos da margem sul, está pensada e programada com uma estrutura radio-concêntrica, com ligações transversais aos braços do Estuário do Tejo, mas nem por isso se consideram novos investimentos em Transporte Coletivo em Sítio Próprio (TCSP) além da extensão do Metro Transportes do Sul (MTS) para o Seixal e eventualmente Barreiro – mesmo sabendo que este não constitui um modo de transporte supralocal;
- Nos investimentos em ferrovia do cenário NAL/CTA prevê-se, fundamentalmente, a conexão com a travessia rodoferroviária entre Chelas e Barreiro (TTT) para usufruir de um serviço ferroviário direto ao centro de Lisboa, mas nenhum investimento significativo na consolidação da rede ferroviária da Península de Setúbal, onde provavelmente se fixarão os novos trabalhadores do NAL/CTA. Isto é, não está pensado um eixo estruturante de mobilidade em transporte público que relacione os aglomerados ribeirinhos e o NAL.

Porque os investimentos em infraestruturas de transporte, conforme previstos, não endereçam o problema da mobilidade metropolitana, nem consideram a estrutura urbana metropolitana, **calcula-se que não venham a contribuir decisivamente para a estruturação das áreas urbanas da Península de Setúbal, nem para a transferência modal para modos mais sustentáveis.**

No que toca à Alta Velocidade, está incluída na Proposta de Plano Nacional Ferroviário (PFN) a construção de uma grande variante ferroviária a Sul do Tejo que se destina a garantir a conexão da Linha de Alta Velocidade (LAV) Porto-Lisboa com o NAL/CTA (realizando depois o acesso a Lisboa pelo Sul, através da TTT). Esta limita-se a:

- Substituir a 3ª Fase da LAV Porto-Lisboa a partir do Carregado, cf. prevista na Proposta da LAV Porto-Lisboa, considerada dispendiosa pela necessidade de execução extensiva de obras de arte, e;
- Compensar o desfasamento já referido da localização do NAL/CTA face aos corredores rodoferroviários que estruturam o território nacional.

Apesar do investimento que exige, esta variante a Sul não permite sequer que a ligação Madrid-Lisboa atravessasse o NAL/CTA. Nem é linear que seja verdadeiramente prioritário este investimento, considerando a quadruplicação da Linha do Norte em Vila Franca de Xira no acesso à Gare do Oriente.

Analisados estes problemas (que são cumulativos e decorrentes da falta de uma visão integrada de ordenamento), **a nossa ação coletiva deverá orientar-se – prioritariamente – no sentido da articulação do NAL com o modelo territorial da AML e da Península de Setúbal, bem como no sentido da integração desta infraestrutura nos corredores estruturantes do PNPOT.**

**Ou seja, sendo claro, é necessário regressar ao Ordenamento do Território – não nos limitarmos à análise e à comparação de soluções e projetos isolados ou casuísticos, mas considerar os impactos e implicações das soluções e projetos sobre o território, agir e programar em função dos mesmos.**

Nesta perspetiva, enumero e exponho as seguintes preocupações e sugestões para o trabalho a desenvolver, depois de tomada a decisão sobre o NAL. **Estas acrescem sobre aquelas afloweradas no segundo ponto.**

#### **A)**

As conexões em modo ferroviário à Grande Lisboa, onde tem origem a grande parte do tráfego atual do aeroporto de Lisboa, deverão ser garantidas pela TTT, conforme previsto. Desejavelmente, deverá fornecer serviços complementares ao shuttle Lisboa – NAL. A nova ponte será fundamental para o cumprimento desta ligação, a partir da primeira fase de exploração, em qualquer dos cenários localizados na Península de Setúbal.

Na eventualidade de a decisão recair sobre o Montijo, a ligação ferroviária estudada no RAP – partindo do Pinhal Novo até ao Montijo acompanhando a A12 – deverá ser reavaliada, garantindo uma conexão mais direta à TTT e à Linha do Sado.

#### **B)**

O NAL deverá **contribuir positivamente para a estruturação e requalificação dos aglomerados urbanos da Península de Setúbal**, em detrimento da abertura de novas frentes de suburbanização que retraiam os núcleos existentes. No imediato, poderá constituir um impulso importante para o desenvolvimento dos projetos do chamado "Arco Urbano Ribeirinho Sul", os quais deveriam constituir futuros geradores de viagens, conjuntamente com o NAL e as áreas empresariais existentes.

Este impulso deverá ser reforçado com recurso a conexões em modo ferroviário entre o NAL e os aglomerados urbanos da Península de Setúbal – os quais, muito provavelmente, serão as áreas de residência preferenciais para os futuros trabalhadores do aeroporto.

**As ligações ferroviárias na Península de Setúbal deverão integrar incondicionalmente o NAL/CTA com as áreas residenciais, mas também com as plataformas logísticas e empresariais existentes, e com o Porto de Setúbal. Só uma ação neste sentido – fixar desenvolvimento – permitirá que se dê uma progressiva transferência modal de passageiros e mercadorias para a ferrovia.**

No cenário NAL/CTA deverá ser estudada uma ligação ferroviária que poderá ter dois traçados alternativos. O primeiro constitui uma opção minimalista com uma ligação entre o NAL e o Pinhal Novo, e depois Setúbal e outras ligações, assumindo uma conexão direta à ferrovia convencional existente. A segunda alternativa consiste na construção de uma linha suburbana estruturante com a configuração NAL – Montijo – Moita – Barreiro – Fogueteiro. Num primeiro troço, a linha faria concordância com a Linha do Sado na Moita / Alhos Vedros, e depois com a Linha do Sul, no Fogueteiro. Esta seria uma linha transversal aos braços do Estuário e serviria várias sedes de Concelho.

Esta solução contribuiria para a estruturação de áreas residenciais, e aproximaria todo o Arco Ribeirinho Sul ao NAL/CTA, que poderia mesmo passar a ser visto como uma extensão do próprio Arco Ribeirinho.

C)

**Rever (com urgência) o traçado das infraestruturas ferroviárias de Alta Velocidade no corredor Lisboa-Madrid**, no sentido de racionalizar os investimentos a realizar, e consolidar e completar a rede ferroviária na Península de Setúbal.

Deverá ser reconsiderado o traçado da LAV, que deverá atravessar o NAL-CTA no sentido Leste-Oeste, e não Norte-Sul. **Isto significa reajustar o corredor ferroviário Lisboa-Madrid** permitindo os serviços (1) Porto – Lisboa – NAL/CTA e (2) Madrid – NAL/CTA – Lisboa, com paragem comum no NAL/CTA.

Concretizando, significa preterir a variante da LAV a Sul do Tejo e da 3ª Fase da LAV Porto-Lisboa em prol de uma nova linha suburbana estruturante, em ferrovia convencional, e do reajustamento de traçado da LAV Lisboa-Madrid na Península de Setúbal. A extensão global será semelhante, mas o efeito das ações é escalado.

D)

**Integrar os vários pontos anteriores na Proposta de Plano Ferroviário Nacional**, procedendo à sua alteração, e, definida a localização das novas estações, delimitar nos IGT de escala local as áreas de desenvolvimento associadas, e programar as formas de execução.

E)

Proceder à identificação, em sede dos PDM a rever, **dos espaços estratégicos e expectantes, e das áreas de remate de malhas urbanas**, de forma a absorver o desenvolvimento induzido pelo NAL nos aglomerados do “Arco Ribeirinho Sul”, e criar novas centralidades de emprego. Este desígnio procura a concretização da **área metropolitana policêntrica**, conferindo prioridade à **regeneração urbana**, e procurando a **recentralização do desenvolvimento da AML** – assente no transporte público e beneficiando áreas urbanas existentes.

Daniel Pereira Santos, Arquiteto urbanista (OA 27057)

25 de janeiro de 2024

## **Participação na consulta pública, relatório CTI 5dez2023**

### **Introdução**

Esta participação é principalmente uma manifestação de apreço pelo trabalho realizado, pela diversidade das suas disciplinas e pela capacidade de organização de trabalho de equipa e de planeamento.

É também um comentário ao que me parece uma oportunidade perdida de divulgação pública de uma crítica ao PFN, uma vez que, tal como consistentemente referido no relatório (p.ex. no PT6), o planeamento de um novo aeroporto é indissociável do planeamento das redes transeuropeias TEN-T (conforme o regulamento 1315 em fase de aprovação da sua revisão) e do planeamento do território, no caso da mobilidade na AML (a rever o PROTAML).

É verdade que não estará diretamente no âmbito desta CTI propor a crítica do Plano Nacional Ferroviário (PFN), mas o exemplo como boa solução para atacar um problema multidisciplinar justificaria a transposição para o caso do PFN, num país em que questões de interesse público são maioritariamente resolvidas pelo método top-down ignorando a sociedade civil.

### **Parecer**

#### **1 – O aeroporto Humberto Delgado (AHD)**

Concordando-se com a crítica ao seu funcionamento, julgo que seria importante fixar uma data limite para o seu fecho ou, pelo menos, para a redução dos seus movimentos a, por exemplo, 2 por hora, mesmo no período diurno. Essa seria também a data limite para uma solução alternativa. A fixação dessa data deveria ser decidida em função duma análise da evolução da procura a realizar anualmente (como aliás previsto no contrato de concessão) e amplamente divulgada para a opinião pública. Se por um lado a pressão turística é grande, por outro esperam-se medidas de contenção do tráfego aéreo, especialmente dos voos curtos, pelo que apesar das incertezas parecerá exagerada a previsão forte do ICAO. Partindo de 32 milhões de passageiros em 2023 e admitindo um crescimento de 1% durante os 3 anos seguintes em que decorreriam as obras das obrigações específicas de desenvolvimento, seguindo-se um crescimento moderado de acordo com a estimativa do Eurocontrolo, teríamos 36 milhões de passageiros em 2030, 42 em 2035 e 48 em 2040. Nesta simulação, deveríamos ter uma pista no NAL de reforço do AHD entre 2030 e 2035, pelo que a decisão deveria ser tomada de modo a viabilizar o início da construção até 2027.

Propõe-se ainda num prazo de 6 meses o fim das isenções que permitem voos noturnos sugerindo-se o recurso ao aeroporto de Beja planeando atempadamente esses voos com o transporte ferroviário Beja-Lisboa.

#### **2 – A urgência do prolongamento do taxiway norte/nascente**

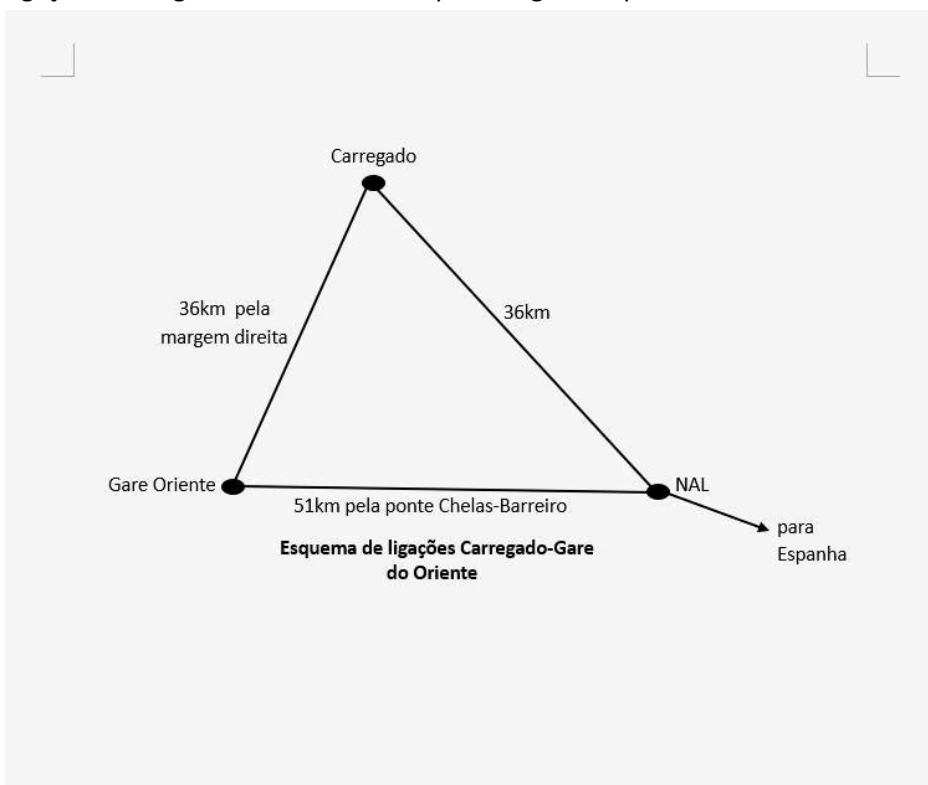
Sem contestar a eficácia da construção do pier 1 para a melhoria da fluidez do movimento dos passageiros e da circulação dos aviões nas posições de embarque, julgo que a obra prioritária no AHD será a construção do taxiway paralelo ao troço U pelo menos até à soleira da pista 20 (ex 21) incluindo o aterro nos armazéns a expropriar, a demolição do hangar do AT1 e o

aproveitamento do APRON também do AT1. Esta medida permitiria, para além de evitar o cruzamento da pista pelos aviões wide body, a deslocação para norte do ponto de aterragem da pista 2 (ex 3) e do ponto de descolagem da pista 20 (ex 21) afastando-os da avenida do Brasil reduzindo o ruído. Receio que não seja a opção selecionada mas deverá insistir-se nela. Por outro lado, desejar-se-ia que a desafetação do AT.1 fosse efetiva, com deslocação completa das instalações militares e do serviço de transporte de detentores de altos cargos.

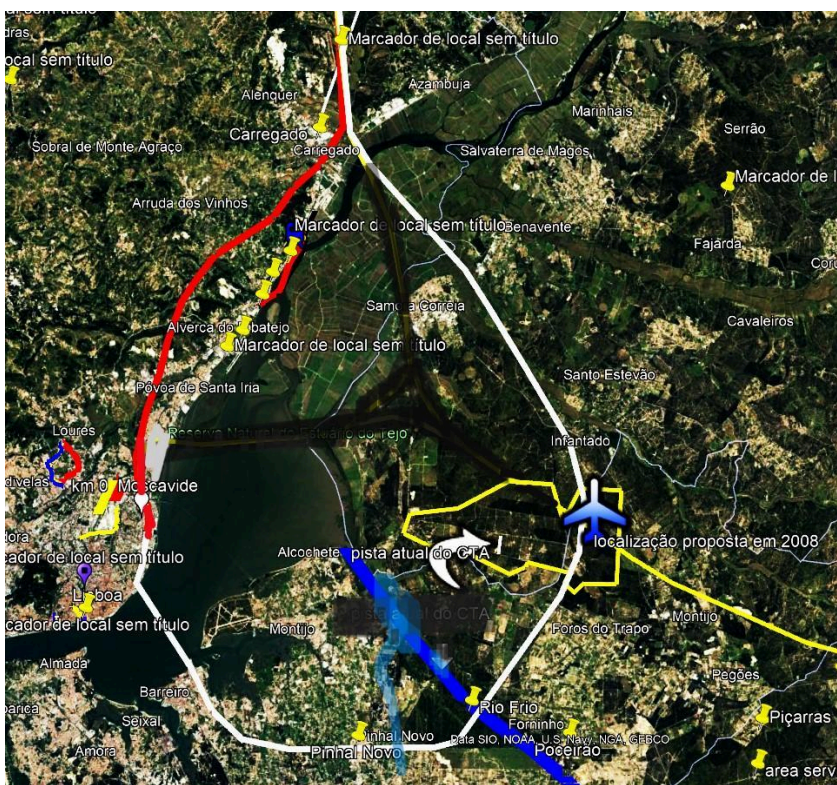
### 3 – serviço do NAL pela linha de Alta Velocidade

Sublinho que é um requisito da regulamentação comunitária para aeroportos com mais de 12 milhões de passageiros/ano (revisão do regulamento 1315). Na vossa sugestão de ligar o Carregado a Lisboa pela margem esquerda servindo o NAL e seguindo para Lisboa pela TTT Barreiro-Chelas o meu parecer é que a decisão pela margem esquerda ou direita deverá ser tomada após a realização de uma análise de custos benefícios (ACB) comparando os custos de construção e de operação de ambas hipóteses e essa decisão integrada na revisão do PROTAML de 2002, considerando a interdependência com a questão da mobilidade da área urbana (partilha da TTT, interfaces intermodais e com as linhas suburbanas, por exemplo). Admitindo percursos iguais de 36km Carregado-Gare do Oriente pela margem direita e Carregado-NAL pela margem esquerda, resulta cerca de 51 km para o percurso NAL-Gare do Oriente pela TTT a incluir na ligação AV Porto-Lisboa. Resulta assim que em função da localização do NAL no CTFA a localização da TTT em Chelas -Barreiro não é a melhor solução. Aliás, do ponto de vista do serviço metropolitano/suburbano da AML, também o não será, do que decorre a sugestão de ser urgentemente estudada nova localização da TTT e, bem assim, a revisão do traçado de AV do NAL para Vendas Novas em linha e não como ramal para o traçado original da RAVE.

Ligações Carregado Gare do Oriente por margem esquerda ou direita:







Sendo comum às duas hipóteses o troço Gare do Oriente-NAL, a diferença de custos de construção será a diferença entre os custos de Carregado-Gare do Oriente e Carregado-NAL. Admitindo que pela margem direita serão cerca de 12 km de túneis e 14 km de viadutos, poderemos ter um custo de 2.800 milhões de euros a preços atuais. Pela margem esquerda considerando a ponte sobre o Tejo e 20km de viadutos (para evitar o efeito barreira nas explorações agrícolas e nas vias de comunicação), poderemos ter cerca de 1.200 milhões de euros. A diferença para a margem direita poderá ser compensada por menores custos de operação devido i) à economia de energia pela margem direita (estimativa de consumo específico por passageiro-km 60 Wh a multiplicar por 51km e 10 milhões de passageiros anuais, estimativa da IP); ii) à valorização do tempo dos passageiros (20€/h ?) com uma economia de 22 minutos (51km a 180km/h de velocidade média mais 5 minutos de paragem no NAL). Não posso assim concordar com o percurso proposto, sugerindo a otimização do estudo pela margem direita e reiterando a proposta de estudo de nova localização para a TTT.

#### 4 – estudo de nova localização da TTT

É verdade que não faz parte do mandato da CTI, mas as boas práticas de projeto de um investimento num território requerem a análise da sua integração no ordenamento geral do território (cuja legislação é da exclusiva competência da Assembleia da República de acordo com o art.165.1.z) e isso implica a discussão do local de travessia do Tejo e, como referido na introdução, a revisão do PFN.

Tomei a liberdade de juntar na ligação seguinte 4 hipóteses de atravessamento do Tejo para cada uma das versões Carregado-Lisboa pela margem esquerda ou direita. Também sugiro a consideração da localização da estação de alta velocidade de Lisboa no atual AHD, evitando-se os inconvenientes da ampliação da estação da Gare do Oriente (afetação gravosa de áreas técnicas da estação de metro, interferência com as atuais linhas, por exemplo). Reitero que para cada hipótese deverá ser realizada uma ACB para comparação de custos de construção e de operação.

<https://fcsseratostenes.blogspot.com/2024/01/catalogo-de-alternativas-para-travessia.html>

## **5 – Viabilidade da deslocação do NAL para poente no CTFA para redução da distancia a Lisboa**

A deslocação de 5 a 7km para poente no CTFA, aproximando-o da atual pista de 1000m, permitiria reduzir a distancia do percurso para Lisboa por estrada, pela EN118, A33 e ponte Vasco da Gama. Relativamente à ligação ferroviária a Lisboa, sugiro para avaliação da economia do percurso, para além da ligação anterior, a análise feita em

[https://1drv.ms/w/s!AI9\\_rthOlbweykB\\_ue11pgVA8Ngi?e=VrSSk0](https://1drv.ms/w/s!AI9_rthOlbweykB_ue11pgVA8Ngi?e=VrSSk0)

Sendo certo que a localização por vós proposta é mais favorável do ponto de vista da afetação de sobreiros e do tratamento dos cursos de água, mantêm-se, quer mais a nascente, quer mais a poente, as contraindicações ambientais nomeadamente a perturbação dos aquíferos que eventualmente justificaria um aprofundamento por especialistas com as respetivas medidas de mitigação. Julgo que uma ACB com a economia dos tempos de percurso poderia justificar a deslocação para poente.

## **6 - carga aérea**

Aplaudem-se a análise e as propostas relativas à carga aérea no vosso relatório, nomeadamente nas recomendações para o AHD e para a utilização do aeroporto de Beja. Mais uma vez, não sendo do mandato da CTI pronunciar-se sobre a ferrovia, a utilização eficiente do aeroporto de Beja requer uma boa ligação ferroviária para tráfego misto a Sines (eventualmente com recurso à construção de um túnel na serra de Santiago do Cacém para Ermidas) e à linha de AV Lisboa-Badajoz-Madrid. A implementação das condições para aumento do volume e valor das exportações por via aérea deverá ser coordenado com o desenvolvimento das exportações por via férrea, numa perspetiva não de concorrência mas de complementaridade atendendo à especificidade dos produtos a transportar por via aérea e de, por preocupações ambientais, controle das emissões do transporte de carga rodoviário e marítimo.

## **Comentário final**

Reafirmando que não é exigível à CTI a análise do ordenamento do território da AML para integração da localização do NAL, sugere-se que a CTI apresente como sugestão a adoção de um procedimento semelhante ao que lhe deu origem para constituição de outra comissão técnica independente com o mandato de analisar a problemática dos transportes na AML, obviamente em cooperação com os órgãos institucionais de gestão do ordenamento do território ou, em alternativa, a realização de concurso internacional para seleção de um gabinete de engenharia ou consórcio ( aliás prática habitual internacionalmente).

Fernando Santos e Silva , 19jan2024

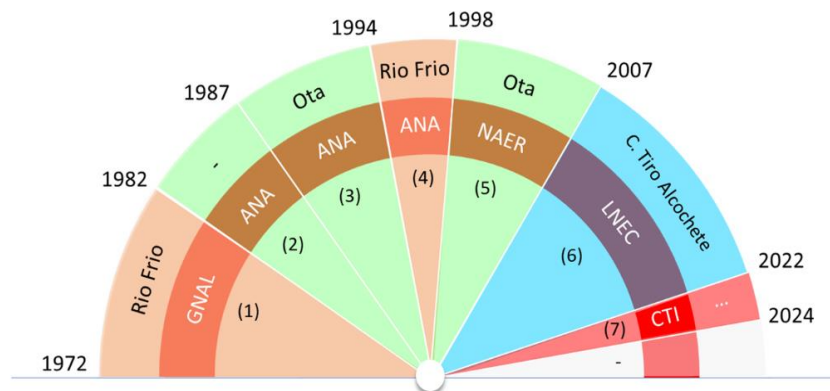
**Observações aos estudos de análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa**

1. Ainda que pertinentes as considerações e observações em seguida apresentadas, julgamos os estudos publicamente disponibilizados no âmbito em consulta pública de AAE, de elevada qualidade e bem detalhados nos aspetos mais essenciais, correspondendo ao determinado na RCM n.º 89/2022.

Espera-se, assim, que possam dar o contributo decisivo que permita por fim a mais de 50 anos de avanços e recuos sobre a localização de um novo aeroporto para Lisboa. Mas, como se constatou em anteriores situações, estudos detalhados e de alta qualidade, desenvolvidos por peritos de altíssima qualificação, não garantem sucesso.

Um impulso significativo neste sentido tinha sido dado em 1996,<sup>1</sup> ano em foi iniciado um novo modelo de planeamento integrado com a elaboração do PNDES<sup>2</sup> - plano multissetorial que antecedeu o QCA III<sup>3</sup> - e orientou todas as políticas públicas de desenvolvimento e de coesão nos 10 anos seguintes, incluindo os projetos prioritários de inserção de Portugal na rede transeuropeia de transportes (incluindo rede nacional de AV ferroviária) e outras grandes infraestruturas de transportes.

**Mais de 50 anos a estudar a localização do Novo Aeroporto de Lisboa**



Foram, então, incluídos no programa nacional de aplicação do FEDER para o período de programação 2000/2006 (QCA III)<sup>4</sup> a modernização e aumento de capacidade dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro e a ampliação dos Centros de Carga Aérea de Lisboa e Porto. Os estudos de localização do novo aeroporto de Lisboa foram financiados pela linha de financiamento comunitária especificamente dirigida para o desenvolvimento da TEN-T (atualmente Connecting Europe Facility) e a construção foi aprovada para financiamento do Fundo de Coesão.

<sup>1</sup> Por orientação expressa do Eng.º João Cravinho, Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território - MEPAT

<sup>2</sup> Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social - PNDES

<sup>3</sup> QCA III - Quadro Comunitário de Apoio - 2000/2006

<sup>4</sup> Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes - POAT 2000/2006

Admitiram-se pressupostos e linhas de orientação até então não tradicionais,<sup>5</sup> incluindo o objetivo de o novo aeroporto se constituir, também, como um *hub* potenciador de desenvolvimento económico.

2. Para que se estabeleça um razoável consenso entre os decisores, grupos interessados e sociedade em geral, a informação técnica tem de ser precisa, tratar pormenorizadamente todos os aspetos essenciais relacionados e ser apresentada de forma cuidada para que mais rapidamente possa ser compreendida.

No caso presente, a dimensão e densidade dos estudos em apreciação não parece especialmente propícia a uma rápida compreensão. São muitos relatórios (50 com anexos) e centenas de quadros e gráficos. Uma leitura atenta e sequencial levará semanas aos novos decisores políticos, mesmo que disponham de assessores especialmente capazes.

O resumo não técnico e o sumário executivo, só por si não garantem o conhecimento e segurança necessários a uma decisão avisada sobre a localização do novo aeroporto.

Os gráficos de avaliação dos fatores críticos de decisão e dos critérios de avaliação não têm escala, qualitativa ou quantitativa, e não vimos evidência de agregação das classificações parciais dos indicadores - melhor/pior - em cada fator crítico de decisão e globalmente para cada opção estratégica.

3. Dada a sua excecional adaptabilidade os métodos de análise multicritério, designadamente Matriz de Decisão, Análise Hierárquica (AHP) ou outros, são apropriados para sustentar decisões complexas em que múltiplos critérios têm de ser considerados, como é o caso do NAL.

A preparação de um modelo de avaliação deste tipo, que permita “dar formação” aos decisores políticos, envolvendo-os na determinação da importância relativa dos critérios de decisão e do mérito das diferentes opções estratégicas, pode agilizar e tornar mais consistente o processo de decisão.

Para se conseguir uma análise multicritério bem-sucedida é, também, essencial envolver *stakeholders* relevantes, incluindo autoridades locais, especialistas em transportes, ambientalistas e comunidade em geral, o que garante que os critérios considerados são abrangentes e representativos das diversas perspetivas envolvidas na decisão.

Ora, este envolvimento está já assegurado pela ação da CTI que identificou um alargado conjunto de critérios e de indicadores, pelo que a preparação de modelo de análise multicritério sugerido está muito facilitado.

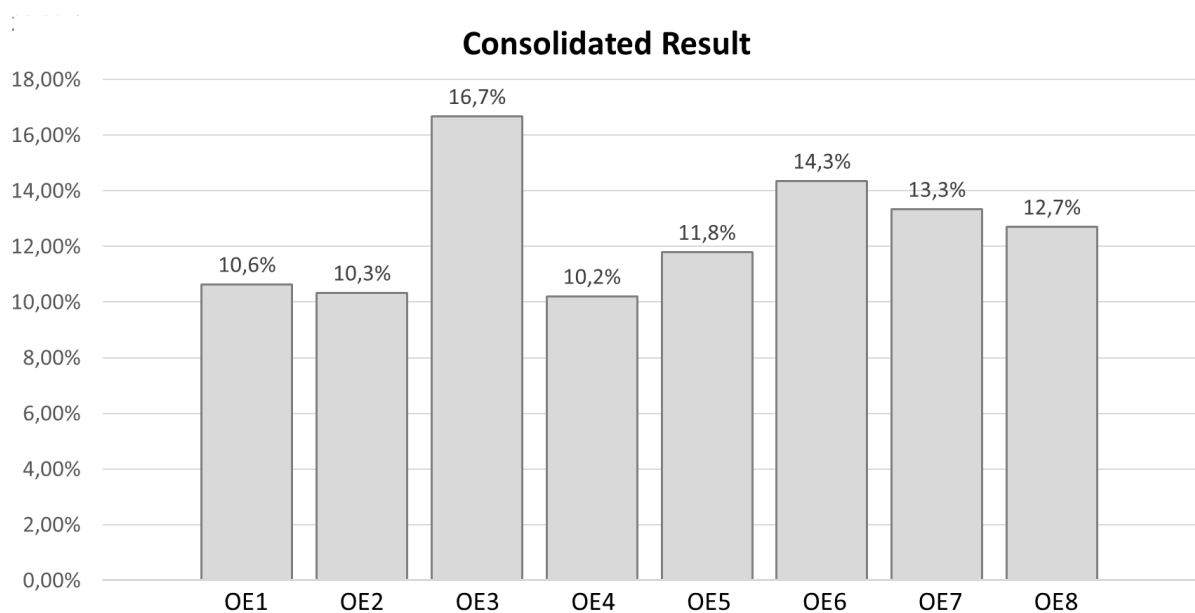
---

<sup>5</sup> Face à “rápida transformação das técnicas de organização e gestão dos sistemas de transporte, onde o custo, o tempo, a fiabilidade, a segurança e a eficácia dos sistemas tende a determinar as condições de competitividade dos mercados” e ao aparecimento dos “grandes operadores de transporte, por vezes resultantes de fusões, que asseguram uma ligação de uma origem a um destino final utilizando combinações modais otimizadas - multimodalidade” e “o aumento do volume e dos percursos médios da deslocação de mercadorias é uma consequência da globalização e repartição espacial dos processos produtivos; por outro lado, o mesmo fenómeno da globalização, associado à livre circulação de pessoas, serviços e capitais, têm vindo a determinar o aumento das deslocações de longa distância. Este facto, associado ao aumento do valor (custo de oportunidade) do tempo, trazem uma competitividade acrescida ao modo aéreo, que se traduz por taxas de crescimento superiores às dos restantes modos de transporte.”

4. Alguns exercícios efetuados em plataforma *online* [Analytic Hierarchy Process \(AHP\)](#)<sup>6</sup> tendo por base indicadores de MÉRITO SETORIAL e de MÉRITO SOCIOECONÓMICO, confirmam a OE3: CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE como a opção globalmente mais vantajosa e a OE6: AHD + CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE como 2.<sup>a</sup> opção globalmente mais vantajosa, como se pode observar nos gráficos seguintes.

Não obstante a sua excecional importância não se consideraram de forma explícita nesta fase os custos de investimento (CAPEX), que podendo inicialmente ser financiados por um parceiro privado – concessionário – acabarão sempre por ser suportados pelo Estado (ou por “nós” contribuintes), sob a forma de rendas pagas ao concessionário ou taxas e outras receitas não arrecadadas (vd. ponto 7).

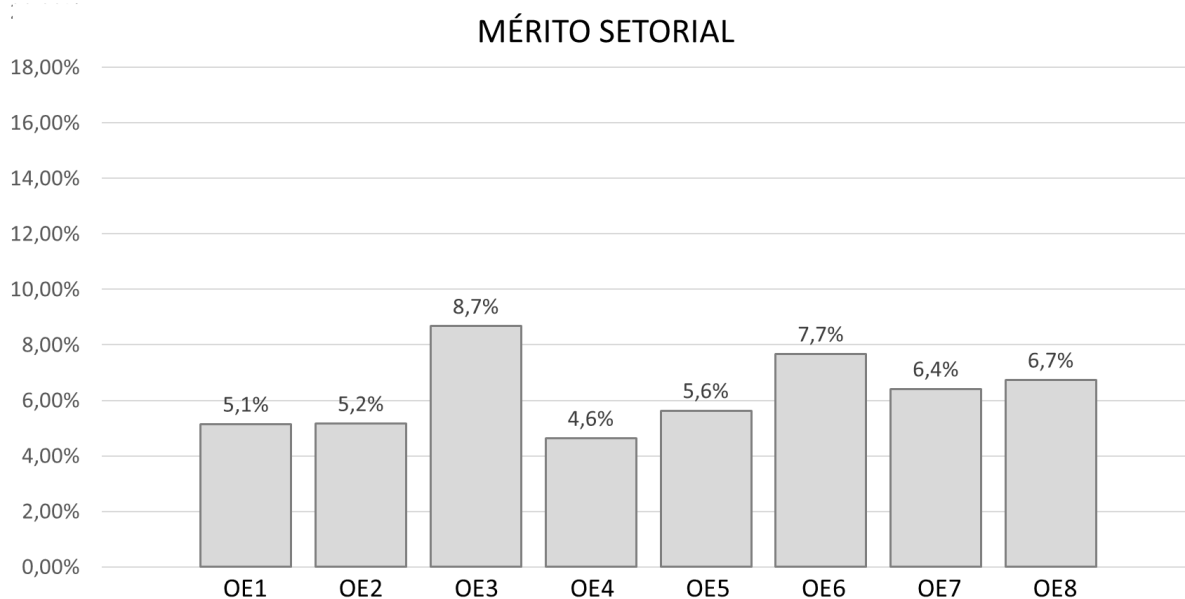
5. Por ausência de informação específica, também não se considerou o efeito do eventual encerramento do Aeroporto Humberto Delgado na avaliação do MÉRITO SOCIOECONÓMICO que, a acontecer, terá impactos muito significativos no município de Lisboa e nos municípios mais próximos,<sup>7</sup> que serão especialmente elevados caso a opção escolhida seja a OE4 – SANTARÉM. Neste caso nem sequer se assistiria a uma transferência de muitos dos principais benefícios gerados dentro de uma mesma unidade territorial (AML), mas sim à sua quase total transferência para outras unidades territoriais (Lezíria do Tejo e Médio Tejo) a mais de 75 km.



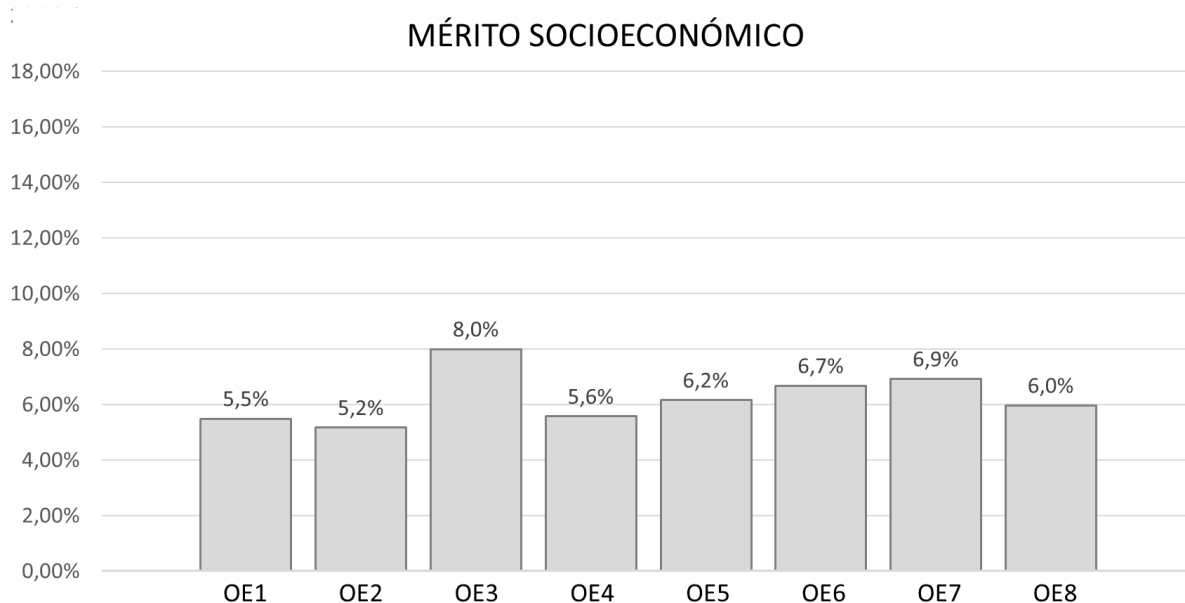
<sup>6</sup> Goepel, K.D. (2018). Implementation of an Online Software Tool for the Analytic Hierarchy Process (AHP-OS). International Journal of the Analytic Hierarchy Process, Vol. 10 Issue 3 2018, pp 469-487, <https://doi.org/10.13033/ijahp.v10i3.590>

<sup>7</sup> Alguns dos possíveis impactos incluem:

- Emprego e economia local: O aeroporto emprega diretamente milhares de pessoas e é um catalisador para empregos indiretos em setores como turismo, transportes, hotelaria e comércio. Se o AHD for encerrado sem uma transição suave, levará ao encerramento ou deslocalização de empresas e a desemprego.
- Turismo e negócios: O encerramento do aeroporto afetaria a acessibilidade a Lisboa, “afugentando” turistas e penalizando todos os negócios que dependem do turismo. Além disso, muitas empresas usam o transporte aéreo para negócios e o encerramento poderia prejudicar a conectividade e o acesso internacional.
- Para minimizar esses impactos, é crucial que qualquer decisão relacionada com o encerramento do AHD seja acompanhada de planos de transição, planos de apoio ao emprego e ao desemprego, investimentos em outras áreas económicas e medidas para mitigar o impacto social.



MÉRITO SETORIAL<sup>8</sup>=0.5: 1 - Capacidade =0.2, 2 - Procura anual não atendida=0.2, 3 - Abertura da 2.<sup>a</sup> pista=0.2, 4 - Articulação com transportes públicos=0.2, 5 - Distância a Lx rodo (km)=0.2;



MÉRITO SOCIOECONÓMICO<sup>9</sup>=0.5: 1 - Competitividade e desenvolvimento do HUB=0.2, 2 - Coesão territorial=0.2, 3 - Impacto macroeconómico=0.1, 4 - Desenvolvimento urbano=0.1, 5 - Análise custo-benefício=0.1, 6 - População afetada por ruído e poluição=0.2, 7 - Pegada carbónica=0.1;

<sup>8</sup> MÉRITO SETORIAL: Resultados ou impacto no sistema de transporte, no que respeita à adequação da oferta, reforço da intermodalidade e contributo para transferência modal, ao carácter inovador e melhoria dos sistemas de informação e de gestão e à melhoria da qualidade de serviço prestado por redução de custos, da acessibilidade, ganhos ambientais, maior segurança, conforto, frequência, imagem, simplicidade, conectividade, atratividade.

<sup>9</sup> MÉRITO SOCIOECONÓMICO: Integração nas estratégias de desenvolvimento regional, designadamente a conformidade com planos estratégicos ou de ordenamento, os contributos esperados para a qualificação, ordenamento e coesão do território metropolitano, para a qualificação da mobilidade, para o descongestionamento das áreas urbanas, para a utilização de modos e meios de transporte menos poluentes, o carácter inovador numa ótica nacional ou internacional, o potencial de valorização económica da tecnologia, o emprego criado ou mantido.



6. Entendeu-se, também, que os condicionalismos contratuais não deveriam fazer parte da avaliação de mérito, pois uma divergência total de entendimento com o concessionário do AHD tem uma probabilidade significativa de acontecer, mesmo no caso da escolha da OE4 – Santarém (julgam-se as OE1 e OE2 inviáveis).

Neste caso a discordância deverá incidir, desde logo, sobre se o NA se contém efetivamente e de forma permanente para lá do **raio de 75 km** a partir do aeroporto de Lisboa como previsto no CC. Dependerá da implantação efetiva do NA no terreno.

7. Como se referiu já, os exercícios de MCA realizados identificaram a OE3: CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE como a opção globalmente mais vantajosa e a OE6: AHD + CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE, como 2.ª opção globalmente mais vantajosa. Tratam-se de opções com capacidade para fazer face à procura, possivelmente até muito para lá do ano 2086, podendo dispor-se de até 4 pistas num caso (CTA) e até 5 pistas no outro (AHD + CTA).

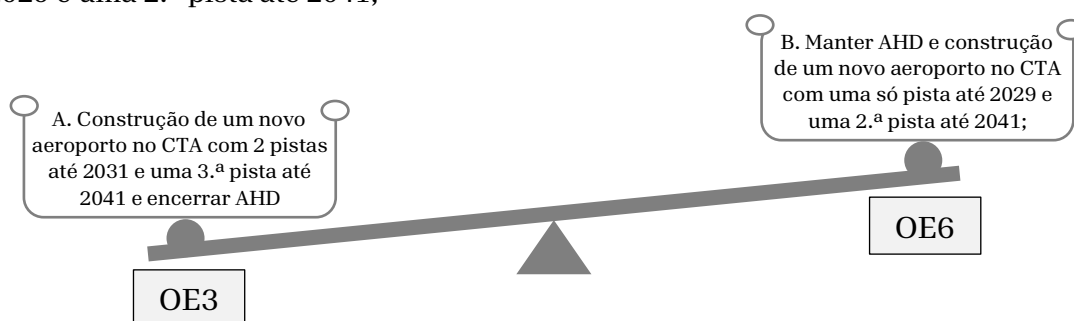
Ora, faz sentido uma capacidade instalada com dezenas de anos de antecedência face à procura que a justifica? Não faz e os estudos de procura (PT1) consideram isso mesmo preconizando a abertura gradual das pistas no novo aeroporto.

Tabela 5 | Anos de abertura das sucessivas pistas no novo aeroporto para cada uma das opções

	P1	P2	P3
AHD + MTJ	2029	---	---
MTJ	2032	2032	---
CTA	2030	2031	quando necessário (2041)
AHD + CTA	2029	quando necessário (2040)	quando necessário (2055)
STR	2032	2033	quando necessário (2042)
AHD + STR	2031	quando necessário (2041)	quando necessário (2056)
VNO	2033	2034	quando necessário (2043)
AHD + VNO	2032	quando necessário (2042)	quando necessário (2055)

O que parece mais apropriado nos cenários indicados (OE3 vs OE6) será AVALIAR SE NO QUE RESPEITA AOS CUSTOS DE INVESTIMENTO QUAL DAS DUAS OPÇÕES É PREFERÍVEL:

- A. Construção de um novo aeroporto com 2 pistas até 2031 e uma 3.ª pista até 2041 e encerrar AHD;
- B. Manter AHD e construção de um novo aeroporto no CTA com uma só pista até 2029 e uma 2.ª pista até 2041;



8. Entendeu-se, também, dever distinguir “critérios de admissibilidade ou de aceitabilidade” de “critérios de seleção ou de hierarquização”. Por exemplo, em regra e em quaisquer circunstâncias, os requisitos relacionados com a segurança têm de ser integralmente e sempre cumpridos e não “melhor ou pior”, consoante os casos. Não sendo possível assegurar esse cumprimento devem configurar-se como “critérios de admissibilidade ou de aceitabilidade” e ser eliminatórios.

Igualmente para alguns indicadores de impacto ambiental que serão objeto de análise especializada no âmbito da AAE. Recorde-se que a localização Rio Frio foi anteriormente preterida por se “situar num corredor ecológico” e “obrigar ao abate de mais de 50.000 sobreiros.”

9. Em anexo apresenta-se uma lista de 20 dos mais importantes aeroportos que servem capitais da Europa, que permite constatar:

- Há apenas duas capitais NÃO servidas por um aeroporto situado a menos de 25 km do centro da cidade (Atenas com 33 km e Oslo a 48 km);
- Os 5 principais hubs da Europa situam-se a menos de 25 km do centro da cidade (Aeroporto de Londres-Heathrow (LHR), Aeroporto de Paris-Charles de Gaulle (CDG), Aeroporto de Frankfurt am Main (FRA), Aeroporto de Amsterdão-Schiphol (AMS), e Aeroporto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez);
- Todos estes hubs se situam em cidades com pelo menos 2 aeroportos;
- Em 31 de outubro 2020 foi inaugurado em Berlin o Aeroporto de Berlin Brandenburg (BER) e encerrados o Aeroporto de Berlin-Tegel (TXL) e o Aeroporto de Berlin-Schönefeld (SXF).

#### 10. Considerações finais

##### (i) Programas de Trabalhos

*Os Programas de Trabalhos apresentados são especialmente sucintos no que respeita aos trabalhos de construção. Sugere-se a desagregação pelas especialidades e fases seguintes:*

- Expropriações/Aquisição de terrenos;
- Terraplanagens/Movimentação de Terras;
- Construção 1.<sup>a</sup> fase: Pista 1 + taxiway, placas;
- Construção 2.<sup>a</sup> fase: Pista 2 + taxiway, placas;
- Construção 3.<sup>a</sup> fase: Pista 3 + taxiway, placas; *(exceto Montijo)*
- Construção 4.<sup>a</sup> fase: Pista 4 + taxiway, placas; *(exceto Montijo)*
- Construção do terminal e de edifícios de apoio;
- Sistemas de navegação, monitorização e controlo de tráfego.

##### (ii) Cronograma Financeiro

Não se considera possível retirar conclusões seguras do Cronograma Financeiro (PT2 - Anexo 6), pois é apresentado como se as OE formassem um projeto integrado e não projetos alternativos. Por outro lado, apresentar montantes de milhares de milhões de euros com precisão até ao cêntimo dificulta a leitura e a interpretação e é um rigor desnecessário face aos pressupostos para determinação dos custos.

*Sugere-se que os cronogramas financeiros sejam revistos em função dos Programas de Trabalhos e ambos (PT e CF) apresentados de forma separada para cada OE.*



(iii) “6.3 A relevância da inserção Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)”

A referência à inserção na Rede Transeuropeia de Transportes no RNT parece-nos algo deslocada. Não há maior *urgência* do que havia há vinte anos atrás e não se teme essa *inevitabilidade*.

Na verdade, fica-se com a impressão que se confunde Rede Transeuropeia de Transportes com rede europeia de alta velocidade, a par de outras associações pouco plausíveis.

*Parágrafo a rever (Sumário Executivo).*

(iv) Documentos word/pdf/xls

Entrega determinada na RCM, mas julgamos que apenas para os documentos finais após AAE.

*A ter em atenção.*

(v) “Estudo da previsão da procura aeroportuária (passageiros, operações e carga) na região de Lisboa até 2067 (2062, fim da concessão da ANA + 5 anos)”

Entrega determinada na RCM, (2.2.1 — Desenvolvimento de um estudo de procura, a que corresponde o «Pacote de Trabalho 1 (PT/WP 1)».

Considera-se útil para o diálogo com o concessionário do AHD.

*A ter em atenção.*

(vi) Como aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e se em modelo dual ou único?

*Elementos de resposta já identificados pela CTI, mas justifica-se tentar completar com novos elementos.*

- O Aeroporto Humberto Delgado (Portela) tem limitações físicas incontornáveis para a expansão, o que constitui um sólido argumento para a necessidade de um novo aeroporto que, aliás, neste momento já não está em causa. Aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa obriga à construção de um novo aeroporto.
- Avaliar de forma isenta se um aeroporto único é globalmente mais vantajoso do ponto de vista custo-benefício e ambiental do que um “sistema” dual, mantendo o atual aeroporto – limitando as operações e movimento de passageiros e aeronaves para um nível compatível com a Lei do Ruído e elevando o nível de serviço prestado – é o verdadeiro desafio.

(vii) Como evoluir para um hub intercontinental?

*Elementos de resposta já identificados pela CTI, mas justifica-se tentar melhorar com introdução de novos elementos.*

- Um aeroporto estrategicamente localizado, que serve como ponto de conexão para voos de diversas origens e destinos (hub) pode ser muito lucrativo do ponto de vista das receitas para a região em que se insere.
- As companhias aéreas pagam tarifas para utilizar os aeroportos como hubs de conexão, que podem gerar uma fonte consistente de receita para o aeroporto.
- Hubs movimentam um grande volume de passageiros e carga, o que pode resultar em receitas significativas não apenas para o aeroporto, mas também para as empresas locais, como hotéis, restaurantes, e serviços de transporte.

- Um hub eficiente pode atrair mais turistas que escolhem fazer escalas longas ou conexões na região.
- Hubs aeroportuários impulsionam o desenvolvimento económico e urbanístico em torno deles, atraindo investimentos, empresas e oportunidades de emprego.
- No entanto, a construção e manutenção de um hub aeroportuário requer investimentos substanciais em infraestrutura, tecnologia e serviços para garantir uma operação eficiente.
- Além disso, a concorrência entre hubs globais é intensa, o que significa que a região tem de se manter competitiva e atrativa para companhias aéreas e passageiros.
- Em resumo, um hub bem-sucedido pode gerar receitas consideráveis, mas a sua viabilidade depende de uma série de fatores, como localização estratégica, eficiência operacional e capacidade de atrair tráfego aéreo significativo.
- Requer-se, portanto, um Novo Aeroporto eficiente e seguro do ponto de vista operacional, recorrendo em cada momento às tecnologias mais atuais, oferecendo as melhores condições de acolhimento a passageiros, aeronaves e operadores, fazendo uso de energias 100% limpas em todas as operações de terra, disponibilizando todos os combustíveis alternativos, evidenciando total compromisso com a redução de emissões e metas de alterações climáticas e, ainda, possuir capacidade de resposta à procura – mesmo no cenário “alto” de procura – para as 4/5 décadas seguintes.

(viii) Será necessário desativar, ou não, o aeroporto Humberto Delgado (AHD)?

*Elementos de resposta já identificados pela CTI, mas justifica-se tentar melhorar com introdução de novos elementos.*

- O AHD não tem de encerrar porque há grupos de pressão a diligenciar nesse sentido. Avaliar de forma isenta se um aeroporto único é globalmente mais vantajoso do ponto de vista custo-benefício e ambiental do que a solução dual, mantendo o atual aeroporto e limitando as operações e movimento de passageiros e aeronaves para um nível compatível com a Lei do Ruído e elevando o nível de serviço prestado, é o verdadeiro desafio.
- Esta avaliação tem de ter devidamente em conta o “impacto negativo em Lisboa e municípios vizinhos” em caso de encerramento.

(ix) Utilização dos terrenos do AHD

- As conclusões do estudo de “Análise dos constrangimentos inerentes à utilização dos terrenos e a análise do potencial de rentabilização” não parecem poder compensar os impactos negativos do encerramento do AHD, mesmo admitindo que o Estado será o único “dono” desses terrenos.
- Como se refere “O valor de mercado dos terrenos urbanizáveis do AHD é estimado em 509,6 milhões de euros, enquanto o custo das operações de demolição e renaturalização é de 342,1 milhões de euros, resultando num valor atual líquido de 167,5 milhões de euros.”

São valores efetivamente muito inferiores aos prejuízos causados em caso de encerramento do AHD e aos que vão ser exigidos em apoios sociais. Acresce que o planeamento e execução das operações de demolição e renaturalização não se concluirão em menos de 10 anos.

- Quanto aos direitos dos anteriores proprietários dos terrenos do AHD, desde 2012, ano em que o atual Ministro das Infraestruturas (em acumulação), então Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, comunicou em conferência de imprensa que “o Governo vai pagar 286 milhões de euros ao município de Lisboa para resolver um

*contencioso judicial relativo aos terrenos do aeroporto que se arrasta há décadas,” que se julgava este assunto encerrado.*

- “*Em 2012, foi celebrado o memorando que pôs fim ao contencioso sobre a propriedade dos terrenos do perímetro do AHD, reconhecendo-se a propriedade do Estado (ponto 1 do Memorando). A contrapartida foi a assunção pelo Estado (ou por entidade por si designada) de 227 M€ de dívida do Município, acrescendo um pagamento de 9 M€. Este memorando foi ratificado [Resolução do Conselho de Ministros n.º 4/2013](#), de 18 de janeiro.”*
- Montantes contraditórios.  
Onde se refere 227 M€ não se pretenderia referir 277 M€, que com a parcela de 9 M€ perfaz os 286 M€ anunciados pelo Presidente da Câmara Municipal de Lisboa em 2012 e ratificados, após pagamento, pela RCM?

(x) Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)

*Realização determinada na RCM.*

*Relatório Ambiental preliminar da AAE em consulta pública.*

Os procedimentos de licenciamento ambiental não são excessivamente rígidos, mas não nos parece que se possam saltar etapas. Julgamos que nesta fase a autoridade responsável pela AAE já se devia ter pronunciado formalmente sobre o “Relatório de Definição de Âmbito da AAE”, mas os documentos publicados parecem-nos omissos a este respeito.

Quanto ao Relatório Ambiental preliminar de AAE em consulta pública, a generalidade da informação ali contida é muito pertinente, mas julgamos haver informação desnecessária e irrelevante, como a respeitante às despesas e contratos da CTI. Os interlocutores próprios para prestação de contas são, designadamente, a IGF e o TC.

Em qualquer caso, a aprovação do Relatório Ambiental preliminar nunca estará em causa, mas poderá ocorrer com algum atraso em relação ao calendário e prazos esperados e legalmente possíveis.

25 de janeiro de 2024

GERMANO MARTINS  
(Técnico Superior da AP | Transportes)

LUÍS MARTINS  
(Técnico Superior da AP | Transportes)

Anexo - AEROPORTOS DA EUROPA

1. Aeroporto Charles de Gaulle (CDG): A cerca de 25 km a nordeste de Paris (**76,2 milhões passageiros 2019**).
2. Aeroporto de Orly (ORY): Fica a aproximadamente 13 km ao sul do centro de Paris.  
-----
3. Aeroporto de Heathrow (LHR): 24 km a oeste do centro de Londres (**80,9 milhões passageiros 2019**).
4. Aeroporto de Gatwick (LGW): Está a aproximadamente 45 km ao sul do centro de Londres.
5. Aeroporto de Stansted (STN): Fica a cerca de 55 km ao nordeste do centro de Londres.  
-----
6. Aeroporto Madrid-Barajas: A 12 km a nordeste do centro Madrid (**61,7 milhões de passageiros**).  
-----
7. Aeroporto de Bruxelas-Zaventem (BRU): localizado a 12 km a nordeste do centro de Bruxelas.
8. Aeroporto de Bruxelas-Sul Charleroi (CRL): Localizado a cerca de 46 km a sul de Bruxelas.  
-----
9. Aeroporto de Schiphol (AMS): Principal aeroporto internacional de Amsterdão e está localizado a aproximadamente 15 km a sudoeste do centro da cidade (**76,2 milhões de passageiros**).  
-----
10. Aeroporto Internacional de Atenas, Eleftherios Venizelos (ATH): Principal aeroporto internacional de Atenas e está localizado a cerca de 33 km a leste do centro da cidade.  
-----
11. Aeroporto de Milão-Malpensa (MXP): Este aeroporto internacional está localizado a aproximadamente 45 km a noroeste do centro de Milão.
12. **Aeroporto de Milão-Linate (LIN): Outro aeroporto que serve a cidade, fica a aproximadamente 7 km a leste do centro de Milão. Conhecido por receber companhias aéreas de baixo custo, voos charter e aviação geral, incluindo jatos executivos, voos privados e voos de treino.**  
-----
13. Aeroporto de Roma-Fiumicino (FCO): Também conhecido como Aeroporto Leonardo da Vinci, é o principal aeroporto internacional de Roma. Está localizado a cerca de 30 km a sudoeste do centro de Roma.
14. Aeroporto de Roma-Ciampino (CIA): Este aeroporto é **usado principalmente por companhias aéreas de baixo custo e voos charter**. Fica a aproximadamente 15 km a sudeste do centro de Roma.  
-----
15. Aeroporto de Lisboa Aeroporto Humberto Delgado (LIS): Localizado a cerca de 7 km ao norte do centro da cidade de Lisboa  
-----
16. Aeroporto de Berlin-Tegel (TXL): Este aeroporto está localizado a aproximadamente 8 km a norte do centro de Berlim.
17. Aeroporto de Berlin-Schönefeld (SXF): Schönefeld está situado a cerca de 22 km a sudeste do centro de Berlim.
18. O novo Aeroporto de Berlin Brandenburg (BER) substituiu Tegel e Schönefeld. Está localizado a aproximadamente 24 km ao sul do centro de Berlim.  
A decisão de construir o Aeroporto de Berlim Brandemburgo foi tomada em meados da década de 1990, após a reunificação alemã. A ideia era consolidar os três aeroportos existentes em Berlim na época (Tegel, Schönefeld e Tempelhof) num único aeroporto moderno que atendesse às necessidades crescentes da cidade. Em 1996, o governo da cidade de Berlim e o governo federal alemão concordaram em prosseguir com o projeto de construção do novo aeroporto.  
A construção começou em setembro de 2006. No entanto, o projeto enfrentou vários atrasos e desafios técnicos ao longo dos anos, sendo a abertura significativamente adiada, que ocorreu apenas em 31 de outubro de 2020.  
-----
19. Aeroporto de Varsóvia-Chopin (WAW): Localizado a cerca de 10 km a sudoeste do centro de Varsóvia.  
-----
20. Aeroporto de Oslo-Gardermoen (OSL) a 48 km ao norte do centro de Oslo (28,6 milhões de passageiros).

## **Henrique Valadas Vieira**

À CTI  
ou seus representantes

Exmos Senhores

A modesta opinião de um Piloto-Aviador com 72 anos

Qualquer escolha que não contemple um aeroporto com pelo menos duas pistas é um mau projeto e uma perda de tempo e dinheiro.

Num aeroporto moderno, qualquer avião tem de poder aterrar numa pista e descolar de outra. Aeroportos separados, com uma única pista cada, ditam que pista obstruída - aeroporto encerrado.

Não querendo defender uma localização, deve ser próximo de Lisboa.

Penso (eu) que por ordem: CTA, Vendas Novas e Santarém.

O primeiro é mais perto e os terrenos são do Estado, o segundo é mais longe e há ainda que expropriar. No último, os promotores são privados o que não garante dedicação ao projeto faseado. Em qualquer altura podem “roer a corda”.

A Portela (ou AHD) só deve servir enquanto o NAL estiver em construção faseada.

O Montijo é uma aberração: com espaço muito limitado, condicionando à partida uma larga maioria de voos. É incorreto afirmar que está pronto para operação. Nem a pista 01-19 tem capacidade de carga para receber continuamente tráfego comercial de aviões de médio porte.

Seria muito mais caro do que afirmam, se o quisessem dotar de duas pistas. E é preciso retirar a Força Aérea, o que traz custos acrescidos.

O acesso Rodoviário deve permitir um acesso rápido com ou sem outra ponte; quanto ao Ferroviário parece claro que uma linha de alta velocidade é escusada; um metro de superfície seria suficiente, mas aí talvez uma nova ponte.

Com o NAL operacional a duas pistas, querendo manter o AHD, este, deveria ser restringido a voos de Estado ou de manutenção da TAP, e alienado por fases até à desativação total.

Esquecer as comparações por áreas de ocupação com aeroportos de outros países (e depois só falam nos que são menores! E espaço é apenas espaço até que se construa alguma coisa). São opiniões de quem não quer fazer nada ou

pensa pequenino.

Produz-se imensa informação sobre o NAL na vertente financeira, jurídica, ambiental e outras, mas parece que os comentadores descurem o básico – o aeroporto e as suas características – espaço para crescimento (se e quando necessário), o tipo de operação e quantidade de movimentos por hora, aeronavegabilidade, segurança e servidão (fator relevante para assegurar num futuro a várias décadas uma expansão sustentada).

Vai sair caro?, vai! Mas nisto da aeronáutica é tudo caro.

Se há dez ou vinte anos tivessem decidido, hoje já estava feito, a operar em pleno e a custo menos elevado do que aí virá.

Com os meus cumprimentos

Henrique Valadas Vieira

## **Joaquim António Silva Justino**

Exmos Senhores

Relativamente à localização do novo Aeroporto de Lisboa em Santarém tenho algumas observações a fazer:

\* O novo Aeroporto de Lisboa em Santarém situar-se-ia a uma distância de 100 km da saída de Lisboa (Areeiro), isto é cerca de 1/3 da distância de Lisboa ao Porto.

\* A localização prevista do Aeroporto de Lisboa em Santarém situar-se-ia sobre um dos maiores lençóis freáticos de Portugal, o que inviabilizaria a sua exploração com as consequências que se advinham e que estão à vista.

\* Tal localização seria também um rude golpe à agricultara intensiva que se desenvolve naquela região e que tão necessária é ao País.

Com os meus cumprimentos

Joaquim António Silva Justino

## **João Coutinho**

Exmos Srs/Sras,

Segue o meu parecer:

O Campo de Tiro de Alcochete é a melhor opção do ponto de vista dos trabalhadores.

Na minha opinião e após analisar várias características entre Santarém e o Campo de Tiro de Alcochete, a localização do Aeroporto deveria de ser no Campo de Tiro de Alcochete.

A grande maioria das pessoas que trabalham no Aeroporto Huberto Delgado (ANA, TAP, groundforce, lojas francas, etc) residem num raio de 30 quilómetros.

Escolher Santarém é extremamente penalizador para a vida das dezenas de milhares de trabalhadores. Seria um aumento enorme a nível de distância e duração do percurso casa-trabalho-casa bem como a nível de custos. Esse aumento iria trazer enormes alterações nas rotinas das pessoas, podendo incompatibilizar a vida pessoal com a vida profissional. Uma pessoa que resida em Loures, percorre de automóvel diariamente cerca de 30km em 35 minutos. Na opção Santarém, passaria a percorrer cerca de 180km em duas horas. Enquanto na opção CTA esse percurso seria 80km numa hora e 10 minutos.

O Campo de Tiro de Alcochete parece-me também a melhor opção para a criação de um hub de renome bem como para o investimento e desenvolvimento de uma grande área de manutenção/fabrico de material aeronáutico. É também uma localização que permite, caso seja necessário, a expansão do aeroporto com relativa facilidade.

Como trabalhador no aeroporto, estes são os pontos que mais valorizo na escolha da localização do novo aeroporto.

Agradeço o tempo dispensado.

Com os melhores cumprimentos,

**\*João Coutinho\***



## João Soromenho Rocha

Boa tarde

No processo de consulta pública, até ao dia 26 de Janeiro de 2024, faço o seguinte comentário.

Num email de 28/03/2023 16:20, enviei a minha visão sobre as opções estratégicas das 6 soluções em análise, para o Novo Aeroporto de Lisboa, ou como se designa agora, Novo Aeroporto da Região de Lisboa (NARL).

Por uma questão de simplicidade, identifiquei primeiro os argumentos contra e depois os argumentos a favor.

### **\*Argumentos contra\***

**\*Todas soluções duais não podem ser solução para o NARL\***. Com efeito, sendo uma das premissas que o NARL deve ser um **\*hub\***, é tecnicamente incompatível com a existência de dois aeroportos em paralelo. Mas tendo em atenção a situação transitória é indispensável uma solução dual durante a construção do NARL. Mas das \*4 soluções duais temporárias, só duas poderão existir (\*CT Alcochete + AHD e Santarém + AHD)) porque a solução Montijo não é aceitável de um ponto de vista de engenharia.

Com efeito, a solução do Montijo deveria ter sido eliminada liminarmente, por 4 razões, nomeadamente, i) localização na zona costeira, com a pista a uma cota muito baixa, com risco crescente de inundação, ii) custos elevados de prolongamento limitado da pista com aterros no estuário do rio Tejo, iii) forte limitação da avifauna e iv) deslocalização da zona urbana de Lisboa para outra zona urbana na Margem Sul.

### **\*Argumentos a favor\***

Restam duas únicas soluções para o NARL, \*CT Alcochete (OE 3) \*e \*Santarém (OE 5)\*.

A opção da escolha por CT Alcochete é conhecida e fundamentada, com um projecto de engenharia bem desenvolvido e com uma AIA aprovada.

A opção da escolha por Santarém, é menos conhecida, mas aparentemente tem alguns trabalhos suficientes para ser feita uma análise comparativa.

Mas, insisti em nota anteriormente enviada, \*a CTI apresenta uma omissão de pelo menos mais duas Mesas Temáticas (Engenharia e Aeronáutica)\*, sem as quais as Opções Estratégicas serão incompletas. A Engenharia também está ausente nos Agentes Relevantes no Quadro de Governança.

O \*Relatório Ambiental da CTI (RA CTI) \*nas suas 340 páginas, e 7 PT, cobre de um modo eficaz as várias áreas indispensáveis para a avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa. \*Mas nenhuma delas cobre um aspecto muito importante que é a definição do aeroporto de um ponto de vista físico, que só poderia ser obtido com uma valência de engenharia em geral\*, e em particular, as fundações das pistas e edificações, com um necessidade muito importante da geotecnia, a definição estrutural da pista e edifícios, definidas pela engenharia civil, a drenagem das pistas e a de linhas de água confinantes, pela engenharia hidráulica, além do definição geral de todo o terreno, mais ligada a outras engenharias e arquitectura. \*E por consequência, não foram especificados os tempos necessários para a construção\*.

Um aspecto importante, é que a obtenção de \*um orçamento de cada aeroporto será muito diferente de outro\*, porque a fisiografia do terreno em bruto, é muito diferente de aeroporto para aeroporto, em que os movimentos de terra, e as características geotécnicas e hidrográficas \*não permitem fazer comparações de custos de construção com tomadas de opção únicas para todos os aeroportos\*.

\*Quadro de Avaliação Estratégica (Fatores Críticos para a Decisão, Critérios de Avaliação e Indicadores)\*

FCD e CAI

\*Os FCD não são temas exclusivamente ambientais ou sociais, nem pretendem descrever exaustivamente a situação existente. Pelo contrário, são temas integrados, que são usados na avaliação como fatores de sucesso, chamando a atenção para poucos, mas muito relevantes, aspetos que podem determinar o sucesso da decisão ao revelarem riscos ou oportunidades dessa decisão para o ambiente e a sustentabilidade. Desta forma, os FCD estabelecem as fronteiras da avaliação estratégica. Subsequentemente os critérios de avaliação detalham os FCD, definindo o seu âmbito.\*

No Quadro 9 identifica-se o objetivo de cada FCD e o âmbito dos critérios de avaliação, ou seja, o que está incluído, ou considerado em cada critério. Os indicadores são utilizados na análise tendencial para recolher e organizar informação factual. Esta é a ferramenta que é utilizada na análise e avaliação de cada opção estratégica, cujos resultados são apresentados no capítulo 6.

\*5 FCD Segurança Aeronáutica + Acessibilidade e Território + – Saúde Humana e Viabilidade Ambiental + Conectividade e Desenvolvimento Económico + Investimento Público e Modelo de Financiamento\*

Na Viabilidade Ambiental há 4 Critérios de Avaliação, um deles 5 Riscos (Inundação, subida nível do mar, sismos, industrial e incêndio rural)

No Desenvolvimento Económico há 4 Critérios de Avaliação, dois deles Capacidade de expansão aeroportuária (faseamento) e resultado da Análise Custo-Benefício.

No Investimento Público há 4 Critérios de Avaliação, um deles Rapidez de Execução.

Todos os Critérios de Avaliação indicados estão dependentes de conhecimento e projectos de engenharia civil, sem os quais não é possível ter uma definição das obras, estimativas de tempos de execução e respectivas estimativas de custos.

No Quadro 27 – Diretrizes, orientações e recomendações - FCD3 Saúde Humana e Viabilidade Ambiental, a **\*Coluna Oportunidades e Riscos\***, tema Vulnerabilidade territorial ao perigo de inundação fluvial prejudicando o ODS 13 os objetivos do Quadro de Sendai (\*OE3\*, OE4, \*OE5\*, OE6); corresponde à **\*Coluna Diretrizes/Recomendações\*** com o tema Garantir que as novas infraestruturas aeroportuárias e infraestruturas conexas não são instaladas em leitos de inundação sujeitos a cheias rápidas e que não constituem obstáculos ao livre escoamento das águas.

\*Os riscos de inundação são caracterizados por especialistas em engenharia civil e hidráulica.\* Acontece que na solução Montijo (OE3) o risco de inundação não é fluvial, mas sim estuarino, praticamente marítimo. A cota das pistas na solução Montijo é muito baixa, e não pode ser adoptada com a situação actual (basta ver o histórico de projectos de obras marítimas, desde há décadas), quanto mais com a futura evolução, a muito invocada subida do nível do mar e alterações climáticas. \*Por esta razão, a solução do Montijo, do ponto de vista da engenharia tem de ser liminarmente excluída.\*

A solução Alcochete (OE5) não apresenta risco de inundação pluvial.

No Quadro 28 – Programa de seguimento - FCD3 Saúde Humana e Viabilidade Ambiental, a **\*Coluna Diretrizes/recomendações\***, tema Garantir que as novas infraestruturas aeroportuárias e infraestruturas conexas não são instaladas em leitos de inundação sujeitos a cheias rápidas e que não constituem obstáculos ao livre escoamento das águas (\*OE3\*, OE4, \*OE5\*, OE6), Tipo Planeamento; é associado **\*Indicador relacionado\*** (Percentagem de linhas de água sem obstáculos ao escoamento (%)), com o (Anual) e a \*Entidade(s) Responsável(is) (\*ANA Aeroportos de Portugal, S.A./Concessionário; Entidades da Administração Pública central direta e indireta Municípios na área de influência das OE.

\*A apresentação, neste tema, não é adequada, por não ter sido especificado por um especialista da engenharia\*. Com efeito, depois de construídas as pistas não há modificação das linhas de água, não se adequa um período anual, nem as Entidades Responsáveis são as adequadas.

O seguimento de problemas relacionados com as linhas de água deve ser definido num **\*Plano de monitorização associado ao Projecto de Execução\***, para ser feito em contínuo, por entidade do Aeroporto, com o objectivo geral da Segurança de todos os tipos.

No FCD5: Investimento Público e Modelo de Financiamento, só são referidos Custos de **\*spillage\***, \*não tendo sido encontradas referências a custos de construção, que deverão apresentar valores muito diferentes entre as várias soluções de localização do Aeroporto\*

No Quadro 29 - Diretrizes de governança - FCD3 Saúde Humana e Viabilidade Ambiental, a **\*Coluna Entidades\***, tem as entidades da Administração Pública central direta e indireta Municípios na área de influência das OE associada à **\*Coluna Diretrizes de Governança\***, com a responsabilidade Garantir que as novas infraestruturas aeroportuárias e infraestruturas conexas não são instaladas em leitos de inundação sujeitos a cheias rápidas e que não constituem obstáculos ao livre escoamento das águas (\*OE3\*, OE4, \*OE5\*, OE6). \*Mais uma vez há uma mistura de fase de Projecto de Execução, com a fase de gestão do funcionamento do Aeroporto\*.

No FCD5: Investimento Público e Modelo de Financiamento, só são referidos Custos de **\*spillage\***, \*não tendo sido encontradas referências a custos de construção, que deverão apresentar valores muito diferentes entre as várias soluções de localização do Aeroporto\*.

O mesmo acontecendo no Anexo 5, secção 4. FCD4 – Conectividade e Desenvolvimento Económico, e no Anexo VII Análise custo-benefício das opções de expansão aeroportuária na região de Lisboa.

**\*Nota Adicional\*** – Independentemente de toda a informação constante no **\*Relatório**

Preliminar da CTI, deve ser mantida a pista do AHD, para uso muito reduzido, \*garantir a segurança global da Área Metropolitana de Lisboa, para casos de eventos ambientais muito intensos (exemplo de sismos e tsunamis) e para todas as ocorrências de instabilidade social, interna ou externa\*, como uma base logística.\*

João Soromenho Rocha

**José Alves**

Boa tarde,

venho manifestar a minha opinião negativa quanto à localização do novo aeroporto a sul do Tejo.

Entendo que não foi considerada a população da zona centro como utilizadora do mesmo. Ou seja, o atual aeroporto está a 120 kms de Leiria com transportes diretos enquanto o novo aeroporto fica muito mais longe, com mais custos de combustíveis, portagens e tempo e menores ou nenhuns transportes públicos.

Nos custos do novo aeroporto tem de se incluir não só novas acessibilidades como também estes gastos de deslocação e até a inerente questão ambiental com o aumento da produção de CO2.

Releva, ainda, de sobremaneira uma visão estratégica de inclusão territorial e de desenvolvimento integrado do país a justificar a sua localização em Santarém, Ota ou outro local a norte do Tejo.

**Ainda, devia ser considerada a hipótese de qualquer catástrofe como uma guerra ou tremor de terra, sendo que nestes casos as pontes serão as primeiras construções a ruir deixando Lisboa e toda a população entre Tejo e Douro sem socorro aéreo. Ou seja, ficará a existir um aeroporto a norte do Douro e 3 a sul do Tejo e nenhum entre os dois rios que é onde se localiza a maioria da população do país.**

Não atender a este facto é ter falta de visão estratégica.

--

Melhores cumprimentos

## **José Armando Vizela Cardoso**

Excelentíssimos Membros da Comissão Técnica e Independente

### **\*APRESENTAÇÃO PESSOAL\***

Para que V.s Ex.<sup>as</sup> possam ficar com uma ideia de quem sou, cumpre-me informar que sou Oficial General da Força Aérea, já na Reforma, mas com reconhecida experiência Operacional nos quase 40 anos de serviço efectivo.

Entre os inúmeros trabalhos que desenvolvi ao longo da minha carreira , conta-se o projecto do “Aeroporto de Beja”, que foi entregue no dia 28 de Dezembro

de 1988, ao Senhor Eng<sup>o</sup> Ferreira do Amaral (à data Ministro das Obras Públicas e Telecomunicações) pelo então Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Conceição e Silva, com a conclusão de que “... para além do transporte por carga aérea de alguns polímeros da Refinaria de Sines, o projecto era ruinoso e inviável !!!”.

Quando o projecto arrancou avisei quem esta ligado a ele, de que iriam ali enterrar dinheiro,...e o resultado está à vista.

### **\*ANÁLISE SINTÉTICA DO V/RELATÓRIO\***

O trabalho desenvolvido por V. Ex.<sup>as</sup> na escolha de algumas alternativas para localização do “NAL” não teve em conta duas importantes vertentes:

1<sup>a</sup> – A minimização dos custos de construção, assegurando custos operacionais baixos e uma boa competitividade, e menos encargos para quem paga a factura final : - o Povo português!!

2<sup>a</sup> – A situação aeronáutica na Península Ibérica (presente e futura.

Pelo que me foi dado observar do reporte do vosso trabalho, V.s Ex.<sup>as</sup> \*apenas se limitaram a olhar para a \*\*árvore, sem conseguirem ser capazes de olhar para a floresta com outras árvores, que têm interacções entre\*

\*elas !!!\*

### **\*SITUAÇÃO AERONÁUTICA DA PENINSULA IBÉRICA\***

Portugal perdeu esta guerra, quando os interesses imobiliários, deixaram construir a “Alta de Lisboa” impedindo a construção de uma pista paralela à actual pista da Portela (03/21) e a expansão dum aeroportare para Oeste. Entretanto, em Barajas, usando terrenos do Estado e baldios, os espanhóis

dispõem já de duas pistas paralelas duas a duas, com possibilidade de numa delas poderem ir para 4 pistas paralelas, quando tal se justificar.

Ora com esta metodologia, os espanhóis conseguiram custos de construção baixos e operacionais muito competitivos. Com isto Barajas está a atrair a grande

maioria dos voos internacionais e se olharmos para o mapa da Península Ibérica ( quase um quadrado !), veremos Madrid/Barajas ao centro e na parte de cima poderemos ver os aeroportos de Vigo, de Coruña, de Oviedo, de Bilbao, de S. Sebastian, de Zaragoza, de Barcelona, de Valência, de Alicante, de Málaga, de Sevilla, \*de Faro, de Lisboa, e do Porto \*que passarão a ser periféricos de Barajas e com elevada probabilidade das cidades que eles servem, virem a ser ligadas a Madrid, por comboios de alta velocidade, para minimizar a pegada de carbono causada pelo actual transporte aéreo.

Esta é portanto uma primeira evidência de que, V.s Ex.<sup>as</sup> , apenas olharam para a árvore, ignorando as outras árvores da floresta e a interacção entres elas.

Neste contexto, idealizar um "NAL", com 4 pistas paralelas e a loucura de uma cidade aeroportuária, só da mente de gente que não tem em consideração o esforço financeiro que mais uma vez mais irá ser exigido ao "desgraçado" povo português, com elevados riscos de ficar à "moscas", como se verificou no famoso aeroporto de "Ciudad Real", a Sul de Madrid.

#### \* ANÁLISE SUMÁRIA DAS HIPÓTESES DE LOCALIZAÇÃO DO "NAL"\*

\*BEJA\*:

V\*antagens\* : Normalmente com boas condições meteo, ainda que com nevoeiros ocasionais, no Outono e primeiros meses de Inverno.

A área Terminal de Aproximação sem exigir alterações à actual estrutura do espaço aéreo.

Desvantagens : Está longe de Lisboa (cerca de 170 Km)

Exige:

> Mais uma ponte rodoviária e ferroviária sobre o Tejo ;

> Mais uma linha férrea e comboio de alta

velocidade;

> Mais uma estação terminal de combustíveis.

> Acessos a auto-estrada.

Todas estas necessidades implicam custos que irão penalizar a competitividade do "NAL"

**\*VENDAS NOVAS\*:**

\* Vantagens\* : Em termos de meteorologia, muito semelhante a Beja.

Desvantagens:

> Área Terminal de Aproximação exigirá  
reestruturação da actual

estrutura do espaço aéreo;

> Necessário mais uma ponte rodoviária e  
ferroviária sobre o

rio Tejo;

> Necessário acessos a auto-estrada;

> Necessário estação terminal de combustíveis.

> Possível impacto ambiental pelo abate de  
sobreiros

**\*MONTIJO\***

A "península" do Montijo onde se localiza a Base da Força Aérea é uma espécie de tundra, com um nível freático extremamente elevado, que levou a que no ano de 1984, com o excesso de carga operacional, a pista 06/24 tenha

partido !!

\* Vantagens\* : > Está perto de Lisboa

> Já tem oleoduto para alimentar a estação de  
combustíveis

> Não requer alteração à actual estrutura do espaço  
aéreo.



Desvantagens:

> Está sujeita aos nevoeiros por influência do rio Tejo

> É uma infraestrutura NATO, que irá requerer negociações para

outro tipo de utilização da infraestrutura.

> Exigirá mais uma ponte rodoviária e ferroviária sobre o rio Tejo

> Exigirá acessos à autoestrada.

### **\*ALCOCHETE\***

Quem considere Alcochete como possível localização do "NAL", está de novo a olhar para a árvore ignorando a floresta !

O Campo de Tiro de Alcochete, onde a Força Aérea certifica a capacidade operacional dos seus pilotos de aviões de combate, localiza-se numa área que no Período Terceário era um delta que ligava o rio Tejo ao rio Sado !! Por isso

o subsolo de toda aquela região que inclui Rio Frio, contém o maior aquífero da Península Ibérica e querer construir nesta zona um aeroporto é no mínimo criminoso, por se correr risco de contaminação de todo aquele caudal de água,

numa altura em que este precioso líquido começa a ser escasso.

Além deste aspecto importante, há outro que irá onerar os custos de construção e de conservação duma infraestrutura aeronáutica.

Em 1992, a Força Aérea mandou fazer um estudo sobre a quantidade de água que havia no subsolo do Campo de Tiro de Alcochete, e encontraram-se os seguintes valores:

-> Aos 14 metros de profundidade há um caudal de 60 m3 ininterruptos ;

-> Aos 100 metros de profundidade, o caudal é de 150 m3 ininterruptos ;

-> Aos 150 metros de profundidade, o caudal é de 250 m3, ininterruptos ;

-> A partir daqui o caudal é ilimitado!!!

Ora para construir uma pista em terreno arenoso, que há que estabilizar para

poder aguentar o impacto de aterragem de um avião de 300 toneladas, será necessário fazer uma caixa com, pelo menos 10 metros de profundidade, onde será possível encontrar uma veia de água com caudal de 50 m<sup>3</sup> ininterruptos!!!

Cabe perguntar como é que se vai estancar esta água? Quais serão os custos de construção e de manutenção da infraestrutura aeroportuária? Se é para

construir em Alcochete um porta-aviões, eu calo-me já ! Mas um aeroporto, como português consciente do que está em causa, sentir-me-ei roubado e com pena do povo, que irá pagar toda a vida este oneroso encargo, caso esta ideia louca se concretize.

Além disto, Alcochete, como acima se referiu, é o Campo de Tiro da Força Aérea (e também do Exército e da Marinha) que, para a hipótese peregrina de

ali se instalar o "NAL", ter-se-ia de arranjar outra alternativa, com mais encargos a irem aumentar os custos operacionais e, conseqüentemente a penalizarem a competitividade deste aeroporto.

Para além destes graves inconvenientes, a solução Alcochete teria ainda as seguintes, desvantagens:

- > Tem nevoeiros frequentes, influenciados pelo rio Tejo;
- > Requer mais uma Ponte rodoviária e ferroviária;
- > Requer um Terminal de combustíveis;
- > Tem grande impacto ambiental, ao ter de se abater sobreiros...

#### **\*RIO FRIO\***

Os problemas da hipótese de Rio Frio, são idênticos aos de Alcochete, porque

esta zona pertencia ao mesmo delta que no Terciário, ligava o rio Tejo ao rio Sado. Aliás, por esta zona ainda se vêem uns pauis/lagoas que são restos desse delta.

#### **\*ALVERCA\***

A alternativa Alverca seria um espartilho, porque a zona está

densamente

urbanizada e não tem capacidade de expansão..

### **\*SANTARÉM\***

A "solução" Santarém, para quem olhe para a floresta e não apenas para a árvore, é um **\*nado morto\***, pois está espartilhada entre a área terminal da Base Aérea de Monte Real e a Terminal da Base Aérea de Tancos. Terá ainda limitações para aproximações vindas de Norte (em condições IFR), pela excessiva proximidade da Serra de Aire.

Além de nevoeiros frequentes no período de Inverno, esta "hipótese de solução" (?) exigiria um Terminal de combustíveis.

Qualquer solução para o "NAL" a Norte da margem direita do Tejo, dispensará

a construção de mais uma ponte rodoviária (e ferroviária) sobre este rio, tornando necessariamente os custos Operacionais mais baixos e mais competitivos.

### **\*OTA\***

Foi com alguma surpresa que não vi considerada esta hipótese de solução para a construção do "NAL".

De facto na zona da OTA consegue-se posicionar um aeroporto com duas pistas paralelas do tipo New York, com capacidade para 40 milhões de passageiros/ano (que chega e sobeja para a perspectiva do desenvolvimento aeronáutico na Península Ibérica, como atrás referido).

A localização da infraestrutura terá de ser uns 3 Km a Sul da pista da Base Aérea (poderei enviar o desenho da localização, se V.s Ex.ªs assim entenderem).

A OTA (onde estava projectado ser construído o "NAL" pelo regime do Estado Novo apresenta as seguintes :

**\*Vantagens\*** : > Raramente tem nevoeiros, graças ao micro-clima que advem

da Serra do Montejunto.

> Dista de Lisboa (pela A-1) apenas 40 Km:

> Já tem o Terminal de Combustíveis em Aveiras, construído pelo

regime do Estado Novo, já com esse objectivo

> Não necessita de qualquer ponte, pois está a Norte do rio Tejo

> Está perto da auto-estrada A-1 e já tem a auto-estrada A-10

que também estava projectada construir pelo anterior regime

para reforçar a capacidade da A-1

> Tem a linha do Norte a passar ao lado na Azambuja e o

famoso "TGV" está a passar no Carregado que fica ao

lado do posicionamento desta infraestrutura aeroportuária

> Não requer alteração da estrutura do espaço aéreo

> Não exige um Campo de Tiro para a Força Aérea ( e os

outros Ramos das Forças Armadas)

> Não tem grandes problemas ambientais

Quando comparamos a "hipótese" de solução da Ota (a Sul!!!) com as outras

alternativas ela apresenta menores custos de construção, o que aumentará a sua competitividade e será menos exigente para o bolso dos portugueses, o que para mim, num estudo desta natureza, deveria ser o requisito número 1:

Se com isenção, fizermos uma matriz de decisão, onde nas linhas horizontais colocamos as hipóteses de localização do "NAL" e nas colunas verticais, colocamos os requisitos para a construção, como seja, mais uma ponte, mais uma auto.-estrada, mais um Terminal de Combustível, Meteorologia, Alteração da Estrutura do Espaço Aéreo, etc, etc, a solução OTA é a que menos exigências tem,

Apenas vai exigir mais terraplanagens que outras soluções, mas assim mesmo será a solução menos onerosa para o bolso dos esmifrados portugueses.

Queiram V. Ex.as aceitar os meus melhores cumprimentos

## **José Luis Poças**

Boa tarde.

Sendo atualmente um dos fatores mais importantes a Energia, não encontro estudo detalhado sobre otimização dos consumos totais de energia, para cada opção de localização possível. Estes consumos devem incluir todo o tipo de energia imputáveis a cada solução. A energia tem de considerar obrigatoriamente energia elétrica, combustíveis - não só para os aviões, como também de todos os meios de transporte que se desloquem de e para a nova infraestrutura, quer durante a construção quer em funcionamento, pelo menos durante os próximos 10, 20 e 30 anos. A otimização destes consumos julgo fator determinante na atual conjuntura nacional e mundial.

Gostava de colocar esta questão para cada opção de localização.

Melhores cumprimentos,

José Luis Poças

## Luis Antunes

Bom dia,

Não percebo nada de aeroportos nem de navegação aérea mas sou cientista na área da inteligência artificial, em especial no campo dos sistemas multiagentes e simulação social. Tudo temas das ciências da complexidade, em particular quanto está envolvida a decisão individual e suas causas e consequência no nível colectivo.

Depois de tantos anos a considerar sucessivas soluções para \_um\_ novo aeroporto, interrogo-me se terão considerado a alternativa de fazer \_vários\_ aeroportos, obviamente mais pequenos.

Esta solução teria várias vantagens:

— poderia começar imediatamente, usando os aeródromos que já existem, eventualmente com algumas obras de alargamento em alguns deles;

— poderia ser cumulativa e gradual, com o tráfego a ser distribuído pelos vários locais, em devido tempo com aumento da actividade em alguns deles mas não necessariamente em todos;

— o aumento do tráfego em alguns dos aeroportos poderia levar um ou outro deles a convergir em seu tempo para o \_tal\_ grande aeroporto que a região de Lisboa necessita, ou então não, a solução seria suficientemente adaptável para incorporar essa solução ou então ficar apenas pela solução distribuída;

— o impacto ecológico era também diluído pelas várias localizações;

— aliviava-se imediatamente o tráfego do Humberto Delgado, por exemplo retirando uma ou outra das low-costs e alocando os seus voos a um dos aeroportos mais pequenos;

— sendo necessário algum novo aeroporto, começava-se por fazer uma pista e um terminal como o Humberto Delgado T2, uma solução de impacto financeiro limitado, que depois poderia crescer organicamente se e quando fosse necessário.

Em resumo, em vez de tentar atacar tudo de uma vez iam-se fazendo pequenas alterações mas efectivas. Cada uma com pouco impacto ambiental. Cada uma a contribuir para resolver o problema, em vez de mais não sei quantos anos de inacção. Esta solução distribuída tanto pode funcionar sem data limite, como convergir para a solução de um grande hub com outros aeroportos de apoio. Tem ainda a vantagem de não exigir um esforço financeiro colossal (para lembrar o velho adjectivo dos tempos da Troika) ao estado, e nem de alternativamente colocar esse esforço mas também essa prerrogativa estratégica para o país nas mãos de algum privado.

Com os meus melhores cumprimentos  
Luis Antunes

**Exma. Comissão Técnica Independente (para a Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa):**

0- Venho por este meio **comentar brevemente o relatório disponibilizado a 5 de dezembro de 2023** e submeter aqui uma modesta participação.

A minha formação académica é em Física, tendo completado igualmente um doutoramento em **Alterações Climáticas e Políticas de Desenvolvimento Sustentável** (Universidade de Lisboa e Universidade NOVA de Lisboa, 2022), com uma tese sobre Sistemas Energéticos Sustentáveis.

Desde 2014, altura em que voltei para Portugal e me instalei em Lisboa, **tenho acompanhado de perto diversas temáticas ambientais e climáticas, incluindo a questão do aeroporto de Lisboa**, escrevendo com regularidade sobre várias delas. Publiquei ainda em 2023 o livro “Sobre a Mudança – Justiça climática e transição ecológica no século XXI”, pela editora Outro Modo, que aborda várias destas questões. Tentarei ser o mais breve possível.

1- A primeira coisa que gostaria de fazer é **felicitar a CTI pelo seu trabalho absolutamente exemplar ao longo destes meses**, pela metodologia utilizada, pela transparência do seu processo de tomada de decisão, pela oportunidade que proporcionou a toda a sociedade civil portuguesa de se pronunciar sobre esta questão. Tendo acompanhado algumas dezenas de processos de consulta pública no âmbito de Avaliações de Impacto Ambiental (AIA) durante a última década, **creio que este foi quase de certeza o processo mais abrangente e participativo a que assisti e em que tive ocasião de participar**. Seria muito bom, e não um dos resultados de somenos importância de todo este processo, que **esta abordagem pudesse ser replicada em consultas subsequentes**, em áreas de grande importância a nível ambiental, económico, social e climático!

Acrescento ainda que **concordo muito substancialmente com a esmagadora maioria das conclusões a que a CTI chegou**, nem me parece que, dada a idoneidade dos seus membros e o rigor dos métodos usado, haja grande margem para questionar de forma credível o grosso dos resultados obtidos. Há no entanto dois pontos que gostaria de disputar, ou criticar, na esperança de contribuir para tornar o resultado final de todo este processo ainda mais fiável e positivo para a sociedade portuguesa, e são esses que procuro expor em seguida.

2- O primeiro ponto, e talvez o mais importante, prende-se com **a visão que a CTI demonstra ter sobre a evolução futura do sector da aviação a nível mundial**, em particular numa era de *inegável emergência climática*. Era essa em que acabámos de viver o ano (2023) mais quente da História humana; em que há fortes indícios de que 2024 seja ainda mais quente, devido à persistência do fenómeno El Niño, sobreposto ao enorme nível já verificado de aquecimento global; em que as metas do Acordo de Paris parecem cada vez mais em dúvida de serem alcançadas (com o objetivo de não ultrapassar 1.5 °C de aquecimento médio global face ao valor pré-industrial completamente fora de questão, e com o limite de 2 °C a começar a estar seriamente comprometido); em que os discursos do Secretário Geral das Nações Unidas

assumem um tom cada vez mais desesperado; em que as várias COPs se sucedem sem grandes resultados práticos (tendo lugar em países com regimes claramente autoritários, como o Egito, Emirados Árabes Unidos ou Azerbaijão, e incluindo alguns dos maiores produtores mundiais de gás e petróleo); em que diversos países e gigantescas empresas multinacionais se mostram cada vez mais adversos a qualquer tentativa significativa de enfrentar esta crise e de reduzir drasticamente a produção e o consumo de combustíveis fósseis.

Tendo em conta que o aqui se discute é **um projeto de Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) que terá largos efeitos pelo menos para os próximos 50 anos** (e sendo a meta oficial para a neutralidade carbónica em Portugal de 2050, com a possibilidade de antecipação para 2045 em análise), se não mais, julgo que seria imperativo ter um **enorme cuidado com todos os pressupostos que se assumam, no que diz respeito ao perfil futuro do sector da aviação**. Noto ainda que, não sendo este claramente o setor mais poluente a nível mundial, é um daqueles cujas emissões de Gases de Efeito de Estufa (GEE) mais tem crescido nos últimos anos, e por isso crucial para o sucesso de todos os planos globais de mitigação!

2.1 - Neste contexto, pode ler-se no resumo do relatório final da CTI (Sumário Executivo) que:

“A diversificação de mercados, nomeadamente nos mercados extra-UE, terá sempre como principais alvos a América do Norte, a América Latina e África. **O transporte aéreo será cada vez mais importante para o transporte de produtos de alto valor para mercados naqueles continentes. A mudança de paradigma para uma economia baseada em produtos de maior valor tornará o transporte aéreo de mercadorias mais relevante no futuro**, reforçando a importância das infraestruturas aeroportuárias para a competitividade da economia portuguesa.” (págs 3 e 4, de 11).

A explicação de alguns destes termos pode depois ser encontrada no documento principal (Relatório Ambiental – preliminar), na página 50 de 340, onde se pretende argumentar que **Portugal irá produzir mais “produtos de baixo peso e alto valor”** (ibid).

Mas toda a explicação abrange, infelizmente, apenas um parágrafo, não se conseguindo vislumbrar ao certo:

i) que tipo de produtos fabricados em Portugal serão estes (smartphones? Laptops?); e já são atualmente fabricados em Portugal? Se sim, em que quantidades? ;

ii) qual o **volume ou o valor deste tipo de produtos**;

iii) porque razão **é imperioso que estes sejam transportados por avião e não por barco**, um transporte que é: mais barato, permite maiores volumes de carga e onde a descarbonização será seguramente mais fácil de atingir? Se se tratassem de perecíveis (frutas, vegetais, medicamentos) ainda se poderia compreender o pressuposto, mas todo o texto aponta numa direção oposta a essa;

iv) qual será o **crescimento percentual previsto no setor da aviação devido a este aumento na exportação de produtos “de baixo peso e alto valor”**;

v) será este, esperado mas nunca quantificado, aumento **suficiente para justificar, por si só, o aumento na capacidade aeroportuária da região de Lisboa**? Em relação a esta última, não temos dados para decidir, mas tudo indica que não!

Conclui-se assim que os argumentos apresentados para um juízo desta natureza são poucos ou nenhuns, baseando-se numa **mera conjectura ou “palpite” sobre o que será a produção de**



**alta tecnologia em Portugal no futuro e as supostas “razões” porque deverá ser transportada por avião...**

2.2 – Mais importante, seguramente, serão os **pressupostos que se referem ao aumento no número de passageiros e voos esperados para o futuro**. Neste contexto pode ler-se no resumo do relatório final da CTI (Sumário Executivo) que:

“Atendendo ao debate identificado em redor do futuro das viagens de avião e **dos fatores condicionantes das escolhas dos passageiros em viagem de lazer**, conclui-se que **as questões associadas às alterações climáticas têm um potencial assinalável de vir a influenciar o paradigma da viagem de avião**, nomeadamente na procura e na oferta de escolhas mais sustentáveis alinhadas com uma consciência coletiva que reconhece a importância de agir pela viabilidade do planeta. Contudo, embora a identificação destes fatores de mudança seja clara, a análise sobre a sua relevância na decisão do viajante não é conclusiva, mesmo que alguns autores lhe atribuam um carácter residual e geograficamente desigual.” (página 4)

Este parágrafo quase mereceria uma análise fina por parte de uma linguista ou filósofo da linguagem, mas vou tentar **explicitar os motivos para a minha profunda discordância sobre o que é aqui assumido de forma sub-reptícia**, quase como se fosse uma inevitabilidade ou lugar-comum.

Assim, o texto assume explicitamente que **“as questões associadas às alterações climáticas têm um potencial assinalável de vir a influenciar o paradigma da viagem de avião”**, sendo claro que se identifica aqui uma ligação explícita entre a urgência de reduzir drasticamente as emissões de GEE e o crescimento (ou não) do setor da aviação, o que é positivo e me parece incontornável, à luz de tudo o que a ciência climática nos diz.

Mas como irá essa relação ocorrer? Na frase seguinte é-nos dito que: “embora a identificação destes fatores de mudança seja clara” (estamos 100% de acordo!), “a análise sobre a sua relevância na decisão do viajante não é conclusiva”! Esta última passagem parece-me claramente inaceitável e um facilitismo que não pode passar em claro. **O que aqui parece estar a ser assumido é que irão ser os consumidores (de voos) que irão decidir, subentende-se que de forma exclusiva, supostamente com pleno conhecimento de todos os factos relevantes, bem como de todas as consequências das suas ações, se deverão ou não continuar a voar, para onde, e quantas vezes por ano**. Ora, este truque de prestidigitação oculta *en passant* a forma como as economias modernas são estruturadas, como se decidem investimentos industriais e como se faz política económica e de ambiente <sup>1</sup>.

Só para clarificar, o **preço atual das viagens de avião não é uma função direta (e muito menos exclusiva) da “procura e oferta” das mesmas**. Este preço só é alcançado depois de se ter em conta os benefícios fiscais que muitas (se não todas as) companhias aéreas beneficiam, os incentivos para a atividade turística, ativamente promovidos por governos de todo o mundo (com destaque para o português, ao longo da última década e meia), ou o baixo preço de combustível de que as companhias aéreas ainda vão beneficiando. Para não falar da enorme influência dos media, e de como continuam a promover todo um imaginário de escapismo pelo turismo, promovendo o visitar do maior número possível de países, nunca passando muito

---

<sup>1</sup> Relembro por exemplo a obra de John Kenneth Galbraith, *The New Industrial State*. Houghton Mifflin, 1966. Muitas outras, e mais recentes, referências, poderiam ser adicionadas.

tempo em nenhum deles, num modelo massificador e hostil para populações locais e viajantes. Se não fosse uma combinação de todos estes fatores, **nunca teríamos assistido ao surgimento de inúmeras companhias “low-cost” desde a década de 1990 e à subsequente à explosão do turismo de massas, em particular no continente europeu**, e com destaque para Portugal desde o começo da década anterior à presente, propulsionado pela aviação barata.

Para concluir, a oferta e a procura de aviação são desígnios nacionais (ou continentais, no caso europeu) que são **decididos pelos vários governos em contacto próximo e constante (re-?) negociação com as principais empresas de aviação, do setor turístico e até da construção e da logística**. Afirmar, de maneira quase displicente, que **irá ser a “decisão do viajante” a condicionar toda a indústria é um truque ou pouco informado ou intelectualmente desonesto** que, podendo ainda ir sendo aceite nas cadeiras introdutórias das faculdades de economia, **NÃO PODE vigorar numa análise e séria de uma das questões mais importante para o futuro de Portugal** nas próximas décadas<sup>2</sup>.

Para concluir a análise da passagem referida, a proposição que se segue nem sequer é logicamente ou gramaticalmente coerente: “mesmo que alguns autores lhe atribuam um carácter residual e geograficamente desigual”. Presume que se subentende que nalgumas regiões do globo poderá haver uma “decisão do viajante” mais ambientalmente correta e noutras menos. (A discussão destes pontos é depois repetida e “alargada” no Relatório principal, seção 5.3, sem que nada de substancialmente diferente ou mais esclarecedor seja acrescentado. É pena.)

**CONCLUSÃO 1:** Para reiterar e clarificar o ponto que pretendo fazer: **todas as decisões que tenham influência material na crise climática envolvem questões delicadas de políticas públicas, de justiça elementar e de ampla consulta à população, questões essas que nunca poderão ser delegadas ou descartadas como meras “decisões de viajantes” ou de consumidores, seja de que produto fôr. Neste contexto, seria muito importante que houvesse uma discussão muito mais alargada e transparente sobre o que pretendemos para o sector da aviação e para a sua contribuição para a crise climática. E se Portugal vai ter um papel de liderança nesta área ou manter-se na cauda e cometer erros (por exemplo, em termos de sobredimensionamento aeroportuário) que outros países já estão a corrigir ou a evitar ativamente!**

O que me conduz ao ponto seguinte, e final.

3- Creio que toda esta discussão teria beneficiado imenso e sido bastante mais rica, se houvesse uma exposição muito mais clara sobre os custos económicos e o horizonte temporal da construção gradual de um NAL. Ainda que isso não constasse explicitamente, se bem compreendo, dos requerimentos iniciais feitos à CTI.

Mais especificamente, admitindo que este seja construído no Campo de Tiro de Alcochete (CTA) ou em Vendas-Novas, seria **importante ter um argumento que dissesse algo como: “a 1ª pista poderá estar terminada e operacional em 2028-9-30”, o que fosse, e custar um montante aproximado de 4 mil milhões de euros (por exemplo)**. A 2ª fase de construção (envolvendo uma 2ª pista e talvez a subsequente possibilidade de fechar por completo o

---

<sup>2</sup> Ver o relatório “Degrowth of Aviation”, Stay Grounded, Kollektiv Periskop, Dezembro 2019. URL: <https://stay-grounded.org/report-degrowth-of-aviation/>.

**Aeroporto Humberto Delgado?**) poderia estar completa X anos após isso e custar um valor adicional de Y mil milhões de euros. E assim por diante, até uma eventual 3ª ou 4ª fase (com cada uma talvez associada a uma nova pista). Isto parece-me fundamental por 2 razões.

3.1- A primeira razão prende-se com o ponto 2 e com **o que suspeito virá ser a cada vez maior pressão para reduzir (e não aumentar...) a pegada carbónica do setor da aviação**. Como os combustíveis renováveis ainda estão a vários anos de distância, e os próprios biocombustíveis podem ter impactos ambientais tão graves ou maiores do que os combustíveis fósseis, creio ser **praticamente inevitável que o setor da aviação venha a estar sob enorme pressão pública para reduzir o número de voos nos próximos anos** (independentemente das “decisões dos viajantes”, que são sempre a mesma fatia de 10-20% dos mais afluentes das sociedades mais ricas, com uma esmagadora maioria da população mundial a nunca ter posto o pé dentro de um avião<sup>3</sup>, e sendo esse valor em Portugal creio que próximo dos 50%...)

Assim, se justifica que **a construção deste NAL possa e deva ser faseada, eventualmente alcançando um nível equivalente ao atual da Portela**, mas não tendo que, e não devendo, na minha opinião e na de milhões de outros cientistas e ativistas climáticos, ir além desse valor!

3.2- A segunda razão é de carácter mais pragmático e imediato. Independentemente de qual venha a ser a configuração partidária do(s) próximo(s) Governo(s) é **extremamente provável que estes venham a estar sob enorme pressão do setor turístico para aumentar a capacidade aeroportuária de Lisboa: rapidamente e a todo o custo!** Basta olhar para o aumento recente da instabilidade no chamado Médio Oriente e de como esta poderá tornar Portugal num destino turístico ainda mais apetecível, como tem sucedido ao longo dos últimos 15 anos.

**CONCLUSÃO 2:** Neste contexto, e à imagem do que se viu em Dezembro, logo no seguimento do lançamento do relatório da CTI, **a pressão pública e mediática para se avançar com uma opção considerada “mais rápida e mais barata” vai ser muito grande**, e é uma enorme desvantagem que só se tenha como comparação o custo e a duração total de Montijo versus um novo mega-aeroporto (ou hub internacional) no CTA (ou Vendas Novas). Creio que o relatório e toda a AAE beneficiariam em muito se pudessem apresentar custos e horizontes temporais (ainda que aproximados) para as diferentes fases da construção de um hub internacional (ou NAL) no CTA ou em Vendas Novas, que são claramente as opções mais bem qualificadas. Não seria ainda demasiado tarde para incluir essas estimativas, por aproximadas que fossem, num anexo do documento final!

Agradeço desde já a atenção e renovo os meus cumprimentos!

Luís M. Fazendeiro

Doutorado em Química (University College London, 2011)

Doutorado em Sistemas Energéticos Sustentáveis (Universidade Nova de Lisboa, 2022)

Lisboa, 19 Janeiro 2024.

---

<sup>3</sup> Algumas propostas sobre como lidar com este problema, de forma justa e democrática, podem ser encontradas no já citado relatório “Degrowth of Aviation”, Stay Grounded, Kollektiv Periskop, Dezembro 2019. URL: <https://stay-grounded.org/report-degrowth-of-aviation/>.

Luís Botelho Vasconcelos de Oliveira

Exmos senhores, bom dia!

Eis o meu contributo para as acessibilidades de e para o Aeroporto de Alcochete , caso venha a ser esta a escolha.

Uma vez que supostamente vai ser construída uma nova ponte rodoviária e ferroviária entre a margem sul e Lisboa, provavelmente entre Barreiro e Chelas, acredito que seria possível eliminar uma via de trânsito em cada sentido na ponte Vasco da Gama e dedicar essas vias a um metro ligeiro de superfície que ligasse directamente o novo aeroporto a Lisboa à Gare do Oriente, à semelhança do Orlyval em Paris, que liga o Aeroporto à estação de RER Antony.

Acredito que esta medida iria retirar muito trânsito de e para o Aeroporto de Alcochete, reduzir a emissão de gases de efeito de estufa e contribuir significativamente para o redução do impacto ambiental.

Com os melhores cumprimentos.

Luís Botelho Vasconcelos de Oliveira

## Luis Rosa

Bom dia,

Primeiro que tudo, gostaria de congratular a decisão da CTI em recomendar a solução Campo de Tiro da Força Aérea. Não me refiro a Campo de Tiro de Alcochete, porque a designação oficial não é Campo de Tiro de Alcochete, mas sim Campo de Tiro da Força Aérea (CTFAP).

Como já tenho cerca de 20 anos de experiência aeronáutica em várias áreas (Controlo de Tráfego Aéreo, Operações de Voo, Navegação Aeronáutica), sempre defendi a solução Campo de Tiro como a melhor. Soluções absurdas como Alverca foram, e bem, rejeitadas. Trabalhei em Alverca como Controlador de Tráfego Aéreo, e vi a pista inundada e vários bird strikes, um deles bem sério mas sem consequências de maior.

Sei que têm muito trabalho, mas ao analisar o relatório reparei que a orientação das pistas na solução Campo de Tiro da Força Aérea é 18/36. Conhecendo bem a zona (incluindo como piloto de ultraleve), sei que a predominância do vento nessa zona é 330° (com variação de +- 20°). Sendo que o vento predominante é um dos fatores principais para a escolha do QFU (ou orientação magnética) das pistas, não seria melhor escolher uma orientação 15/33 ao invés de 18/36? A solução 15/33 permitiria também minimizar o ruído na localidade de Santo Estevão, que vai ser bastante afetada com a solução 18/36.

Não sei se conseguem responder à minha pergunta, mas irei aguardar pela mesma, se possível.

Com os melhores cumprimentos,  
Luis Rosa

## Manuel Couto

Sou Manuel Couto, senior, engenheiro de profissao, que tem seguido desde longa data a novela do aeroporto central de Portugal  
Permitam-me que use expressoes populares menos canonicas.

Numa fase da minha vida profissional por ser quadro numa grande multinacional durante duas decadas tive atividade em que semana sim semana nao, me deslocava de aviao.

Percebi desde ha muito que ao meu, nosso, pais faltava um aeroporto decente. Queria e quero que Portugal pertença ao CLUBE dos que tem um aeroporto moderno digno desse nome. (o mesmo para TGV Portugal deve pertencer a esse distinto CLUBE dos que tem TGV)

Quando comecei a ver que poderiamos ir para um remendo "Montijo" escrevi algures na imprensa "mas galinheiro ja temos um; sera que queremos um outro no Montijo? (galinheiro, e uma expressao da minha regio natal, obviamente depreciativa)

Recentemente estive de ferias na Turquia pouco depois de terem posto ao servico o novo aeroporto de Istanbul.

Fiquei maravilhado com o que os turcos fizeram e pensei: nao deveriamos em Portugal fazer algo a semelhanca consideradas as proporcoes?

Mais recentemente, 2023, passei por Barajas onde ja nao passava ha tempos e tb fiquei feliz de ver o que Espanha fez do aeroporto central do pais.

Temos que ter a ambicao de desta vez fazer avancar um aeroporto que nos orgulhe. Merecemo-lo. E caro, eu sei, mas e a maneira de sermos ambiciosos como nacao,

Parabens a CTI pelo bom trabalho desenvolvido e especialmente por cumprir o timing coisa rara neste nosso pais.

O pais espera muito em resultado da vossa dedicacao bem expressa no brinde que nos deram ontem, pelo menos ao meu ego de portugues.

Cumprimentos, Manuel Couto

Maria de Lurdes Correia Santos

Boa tarde

DISCORDO das propostas/ Aeroporto Montijo e Aeroporto Alcochete e argumento:

Segundo as Opções Estratégicas (OE) Municípios e as Dinâmicas populacionais / componente demográfica / vulnerabilidade para população DISCORDO das opção aeroporto em Alcochete ou opção aeroporto Montijo porque não são viáveis segundo os factos:

Montijo tem base aérea militar que proporciona níveis de ruído elevados durante o tráfego aéreo militar, reduzido, que não se compara com um aeroporto civil, segundo este relatório “No caso da Base Aérea n.º 6 (zona Oeste do município), apesar de se destacarem os níveis sonoros verificados na sua envolvente (associados ao sobrevoo de aeronaves e helicópteros militares que aterram e descolam da BA6), conclui-se que o número de recetores sensíveis afetados pelo ruído gerado pelo tráfego aéreo é praticamente nulo”;

A população de Montijo e Alcochete e respetivas freguesias cresceu depois de 2021 (ultimo censo) por apresentar condições de grande qualidade de vida para a sua população o que \*não se adequa atualmente ao descrito\* “\*porque os aglomerados populacionais imediatamente em torno da base aérea são diminutos e de reduzida extensão. Salienta-se que este fato é destacado no Estudo de Localização de uma Infraestrutura Aeroportuária Complementar realizado pela ANA (ANA, 2012);\*“

O contrato de concessão vigente entre o Estado e a ANA-Vinci não deve ser um fator mais importante que as Opções Estratégicas (OE) Municípios e as Dinâmicas populacionais / componente demográfica / vulnerabilidade para população atual, 2023

O que não se adequa “\*Salienta-se que este fato é destacado no Estudo de Localização de uma Infraestrutura Aeroportuária Complementar realizado pela ANA (ANA, 2012).\*“

Atualmente devido ao aumento populacional no Montijo e Alcochete, por procura de “qualidade de vida” o tráfego na ponte Vasco da Gama cresceu e apresenta-se bastante condicionado em determinados períodos. Assim para a construção de um aeroporto na zona sul será necessário a construção de outra ponte que levaria a outro impacto ambiental.

A nível ambiental sublinha-se a existência de uma Zona de Reserva Ambiental no Samouco/Alcochete e a construção de um aeroporto em Alcochete, segundo estudos ambientais, seria a perda de cerca de 250.000 sobreiros de certeza um grave impacto ambiental.

Realço que a maior parte de Alcochete é distribuída por superfícies de águas estuarinas, zonas de lama, sapal, salinas e respetivas flora e fauna, nomeadamente com habitat de aves migratórias importante também para a zona europeia.

Assim concluo que a construção de um aeroporto não é compatível a nível populacional e a nível ambiental no Montijo e em Alcochete.

Segundo este relatório concordo com a proposta aeroporto Santarém.

Maria de Lurdes Correia Santos

## Nuno Gil Zibaia da Conceição

Ao cuidado da Comissão Técnica Independente:

Exmos.(as) Senhores(as):

Apesar de o relatório ora apresentado pela CTI ser de natureza preliminar, este meu contributo reporta-se apenas à provável opção política pelo Campo de Tiro de Alcochete para a implantação futura do novo aeroporto da região de Lisboa.

Tenho visto esse novo aeroporto, pública e sistematicamente, ser designado como “D’Alcochete”, apenas por se prever a sua implantação nos terrenos agora ocupados pelo Campo de Tiro de Alcochete, muito embora, como é do conhecimento público, o mesmo se insira no concelho de Benavente, nas freguesias de Samora Correia e de Canha.

Por mais de uma vez, conversando sobre este assunto com amigos norte-americanos (de Língua inglesa), verifiquei que a expressão “Aeroporto d’Alcochete” ou mesmo “*Alcochete Airport*” os deixava constrangidos e pouco à vontade, pela simples razão de que, em inglês (idioma central da indústria e das comunicações aeronáuticas), aquelas expressões lhes soam com “*Dog shit Airport*”, o que, naturalmente, não é desejável e deixaria constrangidos todos os que pronunciassem a referida expressão quando se referissem ao novo aeroporto.

Assim e antes que alguma decisão definitiva seja tomada no sentido de nomear a futura infraestrutura como “Alcochete Airport”, seria útil, em minha opinião, que fossem equacionadas outras designações alternativas menos passíveis de se transformarem em anedota, até porque apenas o Campo de Tiro situado no terreno de implantação do novo aeroporto se chama “De Alcochete”, por ser a vila mais próxima, não se me afigurando existir impedimento a que a designação oficial seja outra.

Desde nomes de pioneiros da aviação lusitana (Gago Coutinho/Sacadura Cabral), passando por nomes de grandes e numerosos vultos de navegadores portugueses, ou outros ligados à epopeia das Descobertas, até referências geográficas ou históricas locais, se possível simples e claras em Português e, especialmente, em Inglês, as possibilidades onomásticas parecem-me abundantes, assim se evitando a designação, no mínimo equívoca, pela qual o terreno é habitualmente designado.

Esperando que este meu alerta e sugestões possam ser levados em conta na hora de designar o futuro espaço aeroportuário, faço votos para que a CTI receba, no período de consulta pública que agora se inicia, um número significativo de contributos relevantes que permitam aperfeiçoar o relatório preliminar já conhecido.

Sem mais, subscrevo-me, com votos de Feliz Natal



## Paulo Cordeiro

Exmos. Srs.,

Sempre fui um defensor da localização do novo aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete ... até ter aparecido a opção de Santarém! Porquê? Porque:

- apesar de estar mais longe de Lisboa, está mais ao centro do país, servindo uma Região que servirá muitos mais habitantes, do que se estiver localizado na península de Setúbal;
- é absolutamente incontestável que a localização em Santarém já tem infraestruturas rodoviárias (A1, A23, A15 e A13) e ferroviárias (Linha do Norte, de longe a mais utilizada em Portugal, à exceção das linhas suburbanas de Lisboa e do Porto) que não existem em Alcochete (ou Benavente);
- a planeada nova Linha ferroviária de Alta Velocidade (AV), entre Lisboa e o Porto, pode e deve, no troço entre Leiria e Lisboa, passar pelo novo aeroporto em Santarém. Não será que este "desvio" por Santarém ficaria muito mais barato do que construir um desvio pela margem sul do rio Tejo para a Linha AV Lisboa/Porto? Na prática, não existiria nenhum desvio, visto que o percurso da A1 entre Leiria e Lisboa segue um itinerário parecido (o que poderia encarecer mais esse projeto seria um eventual túnel ferroviário na Serra de Minde, mas, mesmo assim, creio que ainda seria mais económico do que o desvio pela margem sul do rio Tejo, que obrigaria à construção de duas novas pontes, além de aumentar, parece-me, o número de quilómetros a percorrer);
- a esmagadora maioria dos autarcas da Região Centro já se pronunciou a favor da localização do novo aeroporto na área de Santarém. Seria um Aeroporto de Portugal, e não apenas um Aeroporto de Lisboa, embora tenha (e possa vir a ter ainda mais) fáceis e rápidos acessos a Lisboa.

Embora seja um leigo em questões técnicas aeroportuárias, parece-me que o argumento apresentado pela CTI para descartar a opção de Santarém é muito pouco convincente: a base aérea de Monte Real! Muito sinceramente, achei esse argumento muito pouco credível, e pergunto: não existem bases aéreas mais próximas de Alcochete (Alverca, Ota e até Sintra), do que Santarém fica de Monte Real?!? Muito honestamente, esse argumento não me conseguiu convencer!

Sem mais de momento, subscrevo-me com grande estima e consideração para com cada um de vós, agradecendo-vos pelo vosso esforço, empenho e dedicação que, acredito, tem sido imenso! Bem hajam e que Deus vos abençoe grandemente!

Paulo Cordeiro

## **Paulo Alexandre Pelote da Silva Justino**

Exmos Senhores

Relativa à localização do novo aeroporto em Santarém tenho duas observações a fazer:

1. O novo Aeroporto de Santarém situar-se-ia a uma distância de Lisboa em linha reta de aproximadamente 80 Kms. Embora por comboio de alta velocidade esta distância não seja preocupante o mesmo não se verifica para outro meio de transporte rodoviário. Assim, a localização do novo aeroporto em Santarém ficaria pragmaticamente dependente de um único meio de transporte, comboio, o que não é minimamente aconselhável. Devem existir alternativas a este meio que sejam exequíveis num tempo de acesso adequado.
2. A localização prevista do novo Aeroporto em Santarém situar-se-ia sobre um dos maiores lençóis freáticos da região, se não de Portugal, podendo inviabilizar este com as consequências que teria no acesso a água subterrânea de valor cada vez mais elevado.

Com os meus cumprimentos

Paulo Alexandre Pelote da Silva Justino

## **Pedro Mirão**

Vendas Novas embora esteja em maior distancia do centro de Lisboa, aparenta já estar no corredor internacional Sul. Isto significa dar mais valor à linha Lisboa-Madrid garantido que a construção da mesma não fere tanto o bolso dos contribuintes. Por cima disso vendas novas já está ligado a Santarém pela linha Vendas Novas-Setil, favorecendo o centro como deseja o Lobby de Santarém. A ligação à A2 e à A6 para Madrid é sempre favorável.

Por outro lado, Alcochete não tem ligação ferroviária a nenhuma destas linhas e não se conhece ainda a logística de se limpar realmente um "Campo de Tiro".

Obrigado

## **Pedro Reis**

Boa tarde

O meu nome é Pedro Reis, sou morador na freguesia de St Estevão, na Mata do Duque I.

Gostaria de perguntar se o projeto do novo aeroporto, previsto para o campo de tiro de Alcochete, tem impacto em termos de ruído na vila de santo estevao e zonas circundantes, especialmente a zona norte desta vila, onde residem muitas pessoas?

Se sim, se foi considerada a possibilidade de “orientação” das pistas de forma a evitar que o corredor aéreo sobrevoasse essa zona dado o grande numero de pessoas afetadas?

Na espetativa de uma resposta e agradeço antecipadamente

Melhores cumprimentos

Pedro Reis



## - CONTRIBUTO PARA A CTI –

### **Introdução**

Inicia-se agradecendo o trabalho da Comissão Técnica Independente, composta por reputados técnicos, que produziu um trabalho sério, contrariando com serenidade muito do que tem esvoaçado na esfera da comunicação social, não existindo dúvida de que não seria possível fazerem melhor.

Porém tudo o que se produziu em conhecimento que nos é apresentado no Relatório Preliminar não é suficiente.

Precisamos mais, falta um processo de Ordenamento do Território, que não existe ainda.

### **1. Análise do presente – A capacidade instalada**

No presente a solução aeroportuária existente resulta fundamentalmente de três situações em concreto.

- As opções aeroportuárias existentes no território continental, e as suas características
- As opções gestionárias tomadas por dois governos, por via do contrato de concessão da ANA Aeroportos, celebrado entre o Estado e a Vinci, e por via do memorando de entendimento da
- As características do tráfego existente, desenvolvidas pelos diversos operadores de ligação aérea e o potencial que ele aporta ao nível do desenvolvimento regional e nacional.

Analisando o presente facilmente se torna perceptível que dos 4 aeroportos internacionais existentes, pertencente à ANA e concessionados, somente o aeroporto de Lisboa se encontra no limiar do congestionamento.

Questionamo-nos frequentemente, e perdoem-me a simplicidade, se existe capacidade instalada nos outros 3 aeroportos, que não estão no limiar do esgotamento, porque não desenvolver o cluster aeroportuário concessionado como um todo?

Para este pensamento pesa a reduzida dimensão do território nacional, em distando o Porto, Lisboa e Faro (os 3 principais aeroportos) aproximadamente 300km entre si, correspondendo a uma diferença de 2,5 a 3 horas de viagem. Sendo certo que a distância de 300km de Lisboa ao Porto ou a Faro, para um português médio, é uma distância de viagem grande, para um turista internacional, vindo do Brasil, d Europa, ou dos Estados Unidos, essa distância de 300Km que nos parece enorme, de facto é um curto salto. A isto acresce a possibilidade de se poder reduzir a expressão dessa distância por via da interligação aeroportuária, beneficiando indiretamente do desenvolvimento necessário a uma rede de transporte pesado tipo comboio rápido, que se antevê ocorrer já na próxima década.

Assim, concomitantemente ao aeroporto, poderíamos ter por base uma gare ferroviária em cada aeroporto, o que permitiria interligar os principais aeroportos e os principais aglomerados urbanos, ao norte, ao centro e ao sul.

(em tempos até enviei ao governo e à ANA um desenho que continha um possível traçado para uma linha de comboio a servir o atual aeroporto de Lisboa)

O enorme benefício que daqui adviria seria o facto de se aproveitar em cluster a capacidade aeroportuária já existente e instalada, numa lógica de conjunto, e juntado ainda o pacote “mobilidade”. À primeira vista esta solução, reduziria custos e tempo.

Custa-nos olhar com a visão de quem só consegue perceber o início e o fim de uma experiência de viagem a Portugal por parte de um cidadão estrangeiro, com ponto de chegada e partida na cidade de Lisboa, ocorrendo-nos a pobreza de espírito de quem refere que “Portugal é Lisboa e o resto é paisagem”.

De facto, é perfeitamente concebível que um visitante opte por iniciar a sua viagem pela bela cidade do Porto, e que a termine em Faro ou porque não na alentejana Pax Julia (Beja), ou vice-versa, aliás, a diversidade temática de Portugal e a reduzida dimensão são a isso convidativas. Certamente que uma experiência de viagem mais diversificada aportaria benefícios para todo o País e retiraria a fatura do esforço de receber o aumento do fluxo turístico, imposto à população de Lisboa, bastando para isso atender aos indicadores do custo de acesso à habitação em Lisboa, e que se estendem já vertiginosamente a toda a AML.

Por tudo isso, seja de factores de racional económico, de benefícios sociais, ou ainda pela igualdade do acesso e distribuição dos ativos turísticos e do contributo que têm enquanto motores de desenvolvimento, nos parece um pouco esdrúxulo nunca se ter explorado a via de utilização mais parcimoniosa e frugal das capacidades instaladas no panorama aeroportuário, e fazê-lo como um potencial benefício de todo o território.

Isto significaria abandonar a hiperconcentração em Lisboa, optando-se por se alargar a atividade aeroportuária a todos os 3 aeroportos, e incluindo se necessário o aeroporto de Beja, que até nem é tão longe assim e Lisboa, distando somente 1 hora e meia de viagem da Área Metropolitana.

Acresce ainda um factor essencial, resultante desta opção, ao manter a atividade aeroportuária onde já existe, não se ampliando os impactos decorrentes de deslocalizações, seja ao nível de novos impactos em zonas rurais, seja ao nível de novos impactos em zonas urbanas afetadas, seja os impactos de desmantelamento de soluções aeroportuárias existentes, seja a perda desses ativos, etc. Seria assim possível limitar e manter a actividade aeroportuária no Aeroporto Humberto Delgado, dentro de limites compatíveis com a cidade de Lisboa, produzindo-se o aumento da capacidade projectada pela distribuição aos restantes aeroportos concessionados.

Aceita-se quem argumente, isso é mau porque se mantém o ruído, a poluição e a insegurança. Poderá responder-se simplesmente que sim, sendo certo, porém, que serão cada vez mais reduzidos os impactos decorrentes da evolução da legislação europeia da agenda ambiental até 2050, bem como dos resultados dos recentes e próximos avanços na aviação, que icada vez mais impõem a transformação energética, a supressão de impactos ambientais e exigências de segurança.

Portanto, e pelo anterior, não foi estudada uma opção clara pela possibilidade de se explorar a capacidade instalada, um cenário de partida, e que nos permitiria comparar se a mesma seria mais ou menos benéfica perante as alternativas estudadas.

Opção ainda melhor seria a seguinte.

## **2- Estudo integrado do Ordenamento do Território – O planeamento do Futuro**

À partida, enquanto urbanista e arquitecto, o que me ocorreu sempre perante o desafio necessário para tomar uma decisão mais informada desta natureza, quanto estudar uma solução aeroportuária para Lisboa, passaria por integrar a formação de decisão da solução aeroportuária num estudo mais vasto, e cada vez mais necessário de um Plano de Ordenamento do Território. A revisão do PROT-AML, adiada sine-die.

O Plano Regional do Ordenamento do Território (PROT) existente, em vigor para a Área Metropolitana de Lisboa, é a versão do PROT-AML de 2004, que reflete a ainda opção OTA. De facto no passado foi estudado um cenário integrado no âmbito do PROT. Pode discordar-se da solução prevista para a opção do aeroporto da OTA, como se verificou, porém, nesse momento foi integrado esse estudo como uma componente de um estudo territorial mais vasto para toda a AML.

Não defendendo essa localização, pelo menos a sua decisão encontrava-se expressa e assente numa visão integrada para o Ordenamento do Território da AML, resultava do planeamento.

Teria sido mais adequado proceder à revisão atempada do PROT. Os longos anos que passaram teriam sido mais úteis e suficientes, e o resultado seria certamente melhor e mais informado.

E não se estranha não o ter sido?

Por vezes, para tornar simples a mensagem do que é o PROT-AML e do que é o Aeroporto, utilizo uma metáfora que recorre à imagem um tabuleiro de xadrez.

Nessa metáfora a disposição das várias peças no tabuleiro e do potencial dado pelas características de cada peça, a influência que têm no conjunto, bem como as interações estabelecidas com o restante conjunto do adversário, tudo isso condiciona a obtenção de um jogo mais forte ou mais fraco.

Esta disposição e a harmonização, interagindo com o adversário influenciam em definitivo o bom desfecho e são determinantes para uma vitória, em especial porque resultam do debate do contraditório entre múltiplas opções com todas as peças no tabuleiro.

A definição da solução aeroportuária é fundamental para o bom desfecho do ordenamento correcto do território, em especial da AML.

A solução aeroportuária (qualquer que seja, sejam 2 aeroportos combinados, seja um grande aeroporto) pode e deve ser tratada com a mesma ponderação que se trata ao dispor as peças nesse “tabuleiro de xadrez”. Desde, o território e a disposição territorial das “existências”, e o potencial adversário (outras soluções), e depois o nosso planeamento na configuração e a localização das várias componentes que necessárias à actividade humana, como é o caso de um aeroporto, um verdadeiro peso-pesado de âmbito territorial, que se assemelha em força a uma dama do xadrez ou à combinação de duas torres (no caso de 2 aeroportos combinados). São essas determinantes, que quando conjugadas com as demais peças, em especial as de maior peso territorial, o TGV e outros sistemas de mobilidades, parques industriais e tecnológicos, o estuário e espaços ecológicos, as diversas cidades, etc. todo eles determinantes para a obtenção dos jogos mais fortes e resilientes na resposta aos desafios futuros.

Sobre esta interação entre ativos territoriais para produzir a melhor solução que integre as várias dinâmicas, nada se conhece.

Assim, quanto à relação das soluções aeroportuárias em estudo pela CTI, no âmbito do planeamento territorial, e quanto ao seu contributo para o ordenamento ou desordenamento



da região onde se localizam e das regiões próximas (para não dizer do país, o que também é óbvio) pouco se sabe, justamente pela ausência de PROT.

Desconhece-se se o recente traçado do TGV, cuja decisão se produziu este mês, está articulado com as diversas soluções aeroportuárias. Não deveria estar incluindo no âmbito do mesmo planeamento, ou existem ainda impactos dessa monta ainda por estudar? De que forma e a que custos e impactos (económicos, ambientais, sociais, etc.)? Quais as diversas implicações?

Qual o benefício e/ou os prejuízos decorrentes para o Ordenamento do Território, e quais os seus reflexos nas comunidades abrangidas, não somente quem utiliza, não somente quem sofre impactos directos, mas em que afecta uma deslocalização potencial do Aeroporto de Lisboa, por ex. para a cidade de Lisboa? De quem é esse espaço? O que se propõe fazer?

Que benefícios vs prejuízos traria, por ex. para a cidade do Porto ou para o País, o peso-pesadíssimo do Aeroporto no antigo NAL (solução Alcochete, no desenho de 2006),

Não sei se alguém percebeu que o NAL previsto em 2006 para o CTA sairia caríssimo, é uma reprodução quase idêntica ao Aeroporto Internacional do Abu Dahbi (está tudo na internet). Era mesmo uma obra de arquitectura de execução caríssima! É essa opção que pretendemos fazer, construir algo muito caro para resolver uma questão técnica, ou existem outras opções? Onde está um estudo exaustivo dos custos do aeroporto, desde o custo/benefício “do monumento arquitectónico” até aos custos das opções associadas, mobilidade, ambiente, mitigações, etc. E não estritamente ao custo estrito do aeroporto! Onde está o custo territorial de cada opção?

Este caso vale a pena explorar melhor, pois a instalação do Aeroporto no local do CTA conduz ainda a outras opções, todas elas desconhecidas, e de impacto pouco (ou nada) estudadas.

A desativação do CTA, a mais estudada à partida, tem desde logo as seguintes implicações:

- Custos de limpeza dos terrenos, contaminados com resíduos de armamento, decorrentes do treino militar realizado ao longo de várias décadas, no âmbito da NATO em plena “guerra fria”.
- Custos com a instalação de um Campo de Tiro noutra local, ou então, não existindo outro local, custos com a deslocalização do pessoal militar para treinar no estrangeiro.
- A opção Campo de Tiro condiciona de que forma a utilização da BA6-Montijo ou do Aeródromo do Complexo Militar de Alverca? Será necessário desactivar alguma desses equipamentos? Quais os custos de relocalizar alguma actividade que se realiza nesses ou noutros locais? Quais as consequências a nível militar e operacional dessa deslocalização?
- Ao nível económico, quais os impactos na actividade agrícola e pecuária da zona de Pegões e Poceirão, que são a maior extensão de espaço rustico com potencial agrícola da AML?
- Ao nível ambiental, é reconhecido que o CTA se localiza bem no meio da Área de Reserva Protegida do Estuário do Tejo. Parece até uma peça desse “puzzle ecológico” que foi retirada.

De facto CTA só não integra essa reserva, porque foi suprimida a área do CTA à definição da REN, por via da sua utilização militar. Porém, ao ser uma zona militar de grande extensão, e totalmente vedada e interdita, e porque a sua utilização é espaçada no tempo, existe um benefício indirecto que decorre do facto de na prática o CTA ser mais área sem actividade humana, do que propriamente campo de tiro, sendo reconhecido como um santuário ecológico, induzido pela via de ser uma reserva militar.

Assim, questiona-se se um potencial benefício indireto resultante, de não se construir o CTA, optando-se por outra localização, ou mantendo Lisboa e por ex. convertendo o Montijo para Aeroporto, abrindo uma possibilidade de se ampliar a Reserva do Estuário do Tejo, no âmbito da desativação do CTA pela opção de Montijo, concretizando o maior benefício ambiental em termos de área para a AML. Aos aprox. 980 ha da BA6 que reverteriam parcialmente para aeroporto, poderia corresponder um contributo de mais 7530 ha (área aprox. do CTA) para a REN.

Estes aspectos só se conseguem congregam por via do planeamento, integrando as várias componentes, e nunca por via do estudo isolado de cada solução aeroportuária.

Uma coisa é escolher, por exemplo um móvel isolado, outro é integrá-lo numa sala, conjugado com os demais em benefício da funcionalidade, harmonia, etc. (e não estamos propriamente a escolher móveis).

Mas o que mais nos preocupa é o facto de se tratar a deslocalização de um aeroporto (um peso-pesado territorial), de forma algo descoordinada, ponderando pouco a integração de quanto todos os benefícios e prejuízos para o ordenamento do território, que não estão compreendidos dentro da limitação da avaliação ambiental estratégica, que é muito menos abrangente porque condicionar a incidência da luz do conhecimento sob um determinado ângulo específico.

O que mais nos preocupa é o que pode influir e aumentar a desconstrução do ordenamento atualmente existente, já de si débil, e que decorre de um PROT de 2004, completamente desajustado, sujeito a opções casuísticas de toda a ordem (veja-se o recente exemplo de se avançar com o TGV Lisboa-Porto, sem se conhecer bem o traçado, e sem nenhuma certeza na solução prevista para Vila Franca de Xira).

Para nós, técnica e racionalmente, esta situação, cujo caminho se percorre, é totalmente inconcebível sob o ponto de vista do Ordenamento. Aliás, a forma displicente, já para não dizer leviana, como tem sido conduzido este processo, especialmente nos últimos 6 anos (desde a afirmação “não há opção B ao Montijo”) é característico de uma opção determinista, que pretende impor uma determinada visão, e será indutor de maiores deformidades territoriais resultantes do total desordenamento do território, e criará certamente diversas ruturas desnecessárias à nossa sociedade.

Aqui, até estenderia a possibilidade de se apurarem responsabilidades políticas e até de outra natureza, pela estranha forma de condução do processo (do telhado para a base). Fazendo-nos crer que se iniciou a partir do momento da concessão, quando pelo que entendemos o mais que mais nos preocupa se desencadeia pela assinatura do Memorando de Entendimento, em 15 de Fevereiro de 2017 com a ANA, que amarrou de facto o compromisso do Estado com uma solução (Montijo), com definição de prazos e valores concretos.

Em primeiro lugar, até à data, impunha-se a apresentação e negociação de uma solução, e obviamente a base legal dentro do alinhamento legislativo em vigor, seria a de prever a definição das soluções no âmbito dos Instrumentos de Gestão Territorial. Isto envolveria tudo, desde o pensamento técnico em todas as especialidades até à sujeição à participação pública.

É inaceitável o facto de somente se ter começado pelo telhado, ao tentar impor a “solução sem opção B”, uma forma de forçar politicamente, e nada democrática, para compelir os eleitos em diversas autarquias à tomada de uma decisão “já tomada” avalizando o compromisso do Memorando de Entendimento, bem como a forma de condução do processo, avançando com o

desenho concreto e uma de Avaliação do Impacto Ambiental, em vez de se optar primeiro por discutir o planeamento territorial e as diversas opções (recorde-se que em 2017 já não existia nenhum constrangimento exterior nem orçamental a esse processo).

Este processo estranho passou ainda pela via da realização de reuniões públicas, visando o esclarecimento da AIA do Aeroporto Complementar na BA.6 preparadas pela APA (Agência Para o Ambiente), que ocorreram justamente nos locais “bafejados pela sorte” (Alcochete e Montijo), e “em benefício” daqueles municípios cujo impacto ambiental seria menor e em que o impacto económico seria maior, optando-se deliberadamente pela não realização de reuniões públicas nos concelhos da Moita e Barreiro, justamente os ambientalmente mais afetados, ao arrepio de toda a condução política democrática, fundado no princípio da igualdade previsto na Constituição da República Portuguesa.

Enquanto eleito à Assembleia Municipal do Montijo, proferi nessas mesmas sessões o repúdio pela forma de condução nada democrática de todo esse processo! E questionado, como pode dizer isso se foi eleito pelo Montijo, respondi que em primeiro lugar, enquanto eleito teremos a defesa da democracia e do estado de direito.

De igual forma, se pode tecer estas ou outras linhas de pensamento para todas as localizações.

O que não está feito é um estudo territorial para toda a AML, que entendo ser necessário.

Um estudo que reflita tecnicamente sobre todo o território e incida sobre o estudo de várias opções na sua diversidade e conjugando as interações de vários componentes (mobilidade, ambiente, espaço urbano e espaço rural, energia, etc.).

Esse estudo, oportunamente, poderia ter ocorrido no âmbito, por ex. de uma revisão do PROT de 2004, que já deveria ter sido concretizada e é sempre necessária, em que parte do debate do Ordenamento da Área Metropolitana de Lisboa se versaria justamente quanto à definição da solução aeroportuária para a zona Lisboa.

Mas essa solução, não tem sido a opção.

#### Assim questiona-se abertamente:

Quem colhe mais benefícios da decisão casuística e avulsa? Será a defesa do interesse comum? Como foi possível que chegássemos aqui, hoje, amarrados a determinados compromissos, especialmente os estabelecidos no Memorando de 2017?

Será o atual processo de Avaliação Ambiental Estratégica um contribuinte para ajudar a encontrar uma solução, ou, a forma como tem sido conduzido produziu mais um véu de descredibilização, que nos obscurece, impedindo de perceber o que é essencial?

Ao tratar-se de facto de uma opção estratégica, de âmbito territorial, porque é que a definição da opção aeroportuária para Lisboa não decorre de um acto refletido, técnico e colectivo (optando-se que fique fechado em que meia dúzia de gabinetes escolhidos a dedo), e porque não incide o estudo sobre todo os componentes do território, de forma aberta, pública e participada, dispondo sobre a configuração de todo espaço da AML numa lógica coesa e coordenada para se atingir o objectivo máximo do desenvolvimento humano, com o menor impacto, em toda a AML?

Nesta sequência a definição da escolha desta ou daquela solução aeroportuária, do traçado do TGV, a definição das áreas a urbanizar, da adaptação às alterações climáticas, etc. tudo isso seriam subprodutos da maior valia, porque organizados num todo coeso, resultante de um PLANO ambicionado o melhor ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO, o PROT-AML.

Todo este caminho está por desbravar... e sem esse acto fundamentado de planeamento, ninguém sabe, repito, ninguém está na posse de todos os elementos necessários para decidir qual a melhor opção em concreto, ponderando os múltiplos factores associados, e não somente alguns factores, de si limitados pela escolha da CTI.

Assim, parece-nos que se joga-se à roleta, às cartas... joga-se com a sorte!

Mas não se esgrime estratégia fina do Xadrez Territorial, tratando-se o nosso maior ativo coletivo, o Território Nacional, com a mesma displicência do quintal lá de casa, quando se alguém à pressa decide erigir, casuisticamente um “barbecue” nas traseiras, ao arrepio do licenciamento, e às pressas para o vizinho não se queixar.

## **CONCLUSÃO/SOLUÇÃO**

Concluindo há que ter alguma cautela:

- Rejeitando chavões fáceis...de “o melhor é que se faça qualquer coisa”, ou o “andam há 50 anos a ver aeroportos e não conseguem decidir”.
- Não se perceciona um ato de planeamento deliberado na definição destas, e não de outras opções incluídas. Do que se percecionou...foi quem se “chegou à frente”.
- Há que ter cuidado e a paciência necessária à ponderação, não vá depois verificar que tudo está a correr mal, os nossos filhos e netos não nos perdoariam!
- O essencial será planear a forma como nos desenvolvemos, não nos deixando influenciar pelas “urgências” de quem se “chega à frente”, desde o político, o técnico, ou o promotor melhor ou pior intencionado, que nos pode empurrar para decisões mal, ou nada, sustentadas.

Chegados ao final, e não querendo maçá-los, resta-nos a nossa proposta de solução. Haverá quem não a subscreva, mas em minha opinião será o caminho mais sério e sensato, muito mais que a opção que se perfila, que nos faz deambular sem rumo até hoje.

1. Prepare-se o país para um processo de debate mais transparente, aberto, participado. Considere-se iniciar uma revisão urgente do PROT. Demoraria 4-5 anos, mas é certo que todos ganharíamos com este processo. Pelo menos ganhávamos assertividade.
2. Não se subscrevam mais documentos com a ANA, mantendo o que exista em vigor, e prepare-se o futuro, no espírito da tomada de decisão sobre a causa pública, em resultado do PROT. Isto implica manter em funcionamento a o Aeroporto da Portela até, pelo menos, a revisão do PROT. Isto implica aproveitar a capacidade aeroportuária existente, redistribuindo as benesses do aumento de atividade turística pelos demais, não se centrando somente em Lisboa, que irá continuar a ter o domínio certamente (até pela opção TAP).

3. Estas opções, trariam certamente os menores custos futuros, no limite, poderia até o aeroporto custar mais, mas sopesando todos os fatores territoriais, ao incluir a opção aeroportuária no planeamento territorial regional, essa opção passa a ser um ativo nessa solução territorial, e não somente um passivo imposto à pressão. O aeroporto não pode resultar de uma “facada nas costas” do ordenamento, seria uma ferida insanável por décadas.

Tem de se abrir um espaço para as ideias, para a inovação territorial, que ocorre do acto de planeamento, proporcionando um verdadeiro debate nacional e adequado às aspirações da nossa juventude...o que querem os nossos jovens que se faça? Serão eles que terão de lidar com as consequências das decisões produzidas na atualidade.

Porque não concretizar mesmo o debate de ideias para o desenvolvimento territorial, essencial à sociedade, e no âmbito do PROT-AML, resolver de forma integrada a solução aeroportuária com a qualidade que devemos exigir?

O anterior resume o que penso ser o essencial para se definir uma solução aeroportuária para Lisboa.

Pedro Vieira, arquitecto

██████████

██

████████████████████

██

Ricardo Palma

**Uma opção na esfera de Rio Frio/Poceirão deve ser avaliada em paralelo às demais. Fica conexa à estação de TGV e à rede ferroviária tradicional; rápida e barata de implementar; redundâncias de portos, pontes e autoestradas; mais próximo das indústrias, trabalhadores e utentes, incluindo linha do Estoril e Évora etc**

O único argumento que ouvi para a opção Poceirão/Rio Frio, ou algo similar, ter caído prende-se num conflito com o aquífero - Mas isso põe Alcochete, Montijo e até Ponte de Sôr em pé de igualdade:

[https://www.aprh.pt/wp-content/uploads/2010/06/271109\\_oliveira.pdf](https://www.aprh.pt/wp-content/uploads/2010/06/271109_oliveira.pdf)

[https://snirh.apambiente.pt/snirh/download/aquiferos\\_PortugalCont/Ficha\\_T3.pdf](https://snirh.apambiente.pt/snirh/download/aquiferos_PortugalCont/Ficha_T3.pdf)

Não falando da situação da opção Montijo e das óbvias consequências que teve comparação, há também pelo menos um aterro sanitário, no Brejo da Moita, na mesmíssima situação - Esse é aceitável para o aquífero? Já relativamente às susceptibilidades sísmica, inundação e liquefacção de solos, na proximidade a Poceirão/Lau/Pinhal Novo estas não são muito mais reduzidas e vantajosas relativamente às opções vizinhas?

A desactivação do Campo de Tiro de Alcochete não é sempre necessária, mesmo para V. Novas? A dimensão da mancha de sobreiro concordante com as opções CTA e V. Novas não é maior? Relativamente à rede Natura 2000 e ZPE, há necessidade de preocupação em Palmela-Poceirão ou em V.Novas e CTA?

[https://www.cm-palmela.pt/uploads/writer\\_file/document/1201/31mapaareaspr otegidasedenatura2000eregimeflorestal.pdf](https://www.cm-palmela.pt/uploads/writer_file/document/1201/31mapaareaspr otegidasedenatura2000eregimeflorestal.pdf)

Ponto fundamental - É plausível dissociar o Aeroporto da estação de TGV mais próxima de Lisboa? A simultaneidade com o TGV, e não um apeadeiro num ramal qualquer, põe Santarém e Évora praticamente à mesma distância/tempo que Lisboa e isso não faz muita diferença? E para cidades mais longínquas ou para a rede ferroviária tradicional?

Quais são as implicações desta opção na economia, a longo prazo? As implicações na indústria e emprego em Setúbal e na região? A capacidade de travar a pendularidade a Lisboa e a especulação imobiliária? Creio bastante óbvia, mas quais são os dados?

Que opções podem travar a acelerada desertificação do Alentejo sem que o aeroporto fique numa ilha de betão e asfalto no meio da área natural ou afastado dos utentes e trabalhadores?

Porque se procura implantar uma ilha no meio de nada e não se tenta conjugar com os perímetros existentes? Mesmo que se urbanize a periferia do CTA ou Vendas Novas, quantas décadas estas necessitarão para atingir alguma autonomia, evitando deslocações desnecessárias?

Qual é a diferença para o país um aeroporto com estas características estar mais afastado dos utentes e trabalhadores 20km, por 50 anos?

Há diferença de poluição sonora ou risco de acidente entre CTA e "Poceirão" sendo rotas muito similares?

**O H.Delgado deve continuar e F.Maduro deve evoluir como infraestrutura a perdurar. Há que garantir coesão territorial e apoio a uma Cidade de Conhecimento. Visões do século passado não têm lugar no nível de competição global em que vivemos.**

Primeiro que tudo há que mudar o chip tecnológico: Não se pode entender que a tecnologia na aviação se cinge à prática do Sec. XX. Dezenas de empresas apresentam tecnologia eléctrica que garante operabilidade 24h sem constrangimentos e isso é essencial para pensarmos manter ligações às capitais do interior (Portalegre, Castelo Branco, Beja, Covilhã, Guarda...) que não terão TGV, e coesão e desenvolvimento do país, contrariamente aos projecto de um centro comercial e as ninharias do costume aduladas por patos-bravos. Exactamente, as capitais do interior podem, e devem, ter ligação à capital e isto requer porto para aparelhos de 72 passageiros, 1600m de pista.

A teoria dos VTOL não colhe porque têm 1/4 da capacidade de um CTOL e nesta altura do campeonato já estaremos bem além das previsões do IPCC... Há que garantir competitividade mas de forma consciente.

A competitividade que refiro não vem, obviamente, da simples ligação da capital ao interior mas da criação de uma estrutura de apoio ao desenvolvimento mais ampla e conexas. Precisamos de uma Cidade do Conhecimento, ao menos uma, não só para garantir concorrência mas sobrevivência num futuro global que se prevê hipercompetitivo. E isso é totalmente oportuno no espaço a libertar. Não todo, para gáudio dos tais patos-bravos mas até para a manada do Eng<sup>o</sup> Moedas que também ficará rapidamente estrangulada na city.

O IST, a ANI, o INPI, o IPQ... Não somos um país grande pelo que temos de pensar em conjugar o máximo de sinergias para nos mantermos competitivos, no 'confirm' da Europa.

É caricato pensar-se em habitação e centros comerciais quando não se cria valor além de ordenados mínimos de €760... Perdoem-me a expressão, mas é muito pouquinho!

Em resumo, a entrada da capital deve ser uma cidade do conhecimento, da investigação e desenvolvimento com conexões pelo país facilitadas por um aeroporto moderno a pensar no Sec. XXII e naturalmente em tecnologias emergentes.



## **Rui Falcão**

Só queria endereçar enquanto cidadão os parabéns à Comissão pelo excelente trabalho desenvolvido.

Fiquei orgulhoso enquanto português pela competência e pelo processo que pude observar. Só espero que os políticos ouçam os técnicos. Esta metodologia deveria ser usada para as grandes decisões em Portugal.

Afinal, pode haver esperança. Não podemos é deixar este trabalho cair no esquecimento. E não deixar que interesses nem os políticos o considerem uma coisa menor. Tem de ser a base seria de uma decisão. É completo, bem estruturado, bem apresentado. Sólido. Magnífico. Parabéns.

Rui Falcao, PhD Marketing e Estratégia

# AVALIAÇÃO DAS OPÇÕES ESTRATÉGICAS PARA O AUMENTO DA CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA DA REGIÃO DE LISBOA

## CONSULTA PÚBLICA

### Parecer

**Silvino Pompeu Santos**

Engenheiro Civil, Membro Conselheiro da Ordem dos Engenheiros

pompeusantos@sapo.pt

## 1 INTRODUÇÃO

A CTI - Comissão Técnica Independente, criada pelo governo em outubro de 2022, colocou em Consulta Pública o relatório preliminar do estudo “Avaliação das Opções Estratégicas para o Aumento da Capacidade Aeroportuária da Região de Lisboa”, que foi tornado público no dia 5 de dezembro de 2023.

Segundo o relatório, o estudo consistiu na “análise multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e a avaliação de opções estratégicas através de uma avaliação ambiental estratégica”.

Uma avaliação ambiental estratégica é, contudo, uma formulação ambígua, devia antes falar-se em **avaliação da sustentabilidade**, portanto, avaliação dos aspetos económicos sociais e ambientais, ou seja, neste caso: Avaliação da Sustentabilidade de Opções Estratégicas para o Aumento da Capacidade Aeroportuária da Região de Lisboa.

Apresenta-se seguidamente o Parecer do Autor com os aspetos mais relevantes da apreciação do referido relatório, incluindo a apresentação de propostas para ação futura.

## 2 ÂMBITO E METODOLOGIA DO ESTUDO

O título do estudo diz: “Avaliação das Opções Estratégicas para o Aumento...”. Ora, conforme é reconhecido no relatório, o estudo não faz a avaliação de uma lista de opções previamente consideradas estratégicas, mas apenas de um conjunto de opções, umas propostas pelo governo e outras escolhidas arbitrariamente pela própria CTI, num total de 8 opções, que se resumem a 4 localizações: Montijo, CT de Alcochete, Vendas Novas e Santarém, algumas delas a funcionar em complemento do aeroporto atual, a Portela (AHD).

Este poder discricionário da CTI na seleção das opções é surpreendente e pernicioso. Assim, foi deixada de fora, por exemplo, a localização há mais de 70 anos (desde 1972) considerada como a mais adequada para instalar um eventual novo aeroporto na região de Lisboa, a zona de Rio Frio, junto ao Pinhal Novo, o que, desde logo, **compromete a idoneidade e a validade do estudo**.

Por outro lado, **a metodologia adotada pela CTI na realização do estudo não é adequada**, misturando considerações de caráter técnico com juízos de cariz “político”. Ora, a comissão tem constituição e responsabilidades eminentemente técnicas, por isso se chama “Comissão Técnica...”, assim, deveria limitar-se a realizar avaliações técnicas dos fatores de decisão relativos a cada opção.

De facto, em estudos deste tipo, as avaliações técnicas devem ser claramente separadas dos ajuizamentos de cariz “político”. A prática recomendada a nível internacional é a **realização de análises multicritério**, em que são ponderados de forma judiciosa os diversos parâmetros considerados na avaliação, para cada uma das opções em comparação. Considerações adicionais de carácter qualitativo não devem fazer parte do processo de decisão.

### 3 ÁREAS TEMÁTICAS E FATORES DE DECISÃO

Conforme referido, a metodologia adotada no estudo não foi adequada, havendo uma mistura entre avaliações de carácter técnico e considerações de cariz “político”, o que permite a dúvida de **a decisão poder ser “prefabricada”**, o que seria de todo indesejável num processo de tão grande importância para o futuro do país.

O estudo considerou 6 “áreas temáticas”, tratadas por equipas específicas, assim designadas: Estudos de Procura; Planeamento Aeroportuário; Acessibilidades; Ambiente; Análise Económica e Financeira; e Análise Jurídica, tendo cada grupo “temático” produzido um relatório setorial.

Contudo, a avaliação foi realizada com base em 5 “fatores críticos de decisão” (em termos de oportunidades e de riscos), os quais nada têm a ver com as referidas áreas temáticas: Segurança Aeronáutica; Acessibilidade e Território; Saúde Humana e Viabilidade Ambiental; Conectividade e Desenvolvimento Económico; Investimento Público e Modelo de Financiamento.

Fica-se assim por um conjunto de apreciações qualitativas (sempre discutíveis), sem valorização objetiva, isto é, está-se perante um **processo não transparente**, não se sabendo quem foram os responsáveis pelas avaliações realizadas, nem como foi efetivamente valorizada cada uma das opções em relação a cada um dos “fatores críticos de decisão”.

Quanto à ideia que foi propalada, de que os membros da CTI são solidários com as opiniões expressas é vazia de conteúdo, já que as matérias abordadas no estudo são muito diversas e as competências dos membros da comissão são muito diversificadas.

Conforme referido atrás, a prática recomendada a nível internacional em estudos deste tipo é a **realização de análises multicritério**, em que são ponderados de forma judiciosa os diversos parâmetros (de ordem económica, social ou ambiental) considerados na avaliação, para cada uma das opções em disputa.

Assim, de modo a garantir imparcialidade da decisão, **a Comissão deve ser organizada em duas subcomissões**: uma Subcomissão de Avaliações e uma Subcomissão de Ponderações, a funcionar de forma integrada mas independente.

A **Subcomissão de Avaliações** tem a seu cargo a avaliação técnica de cada opção em relação a cada fator de decisão, enquanto a Subcomissão de Ponderações tem a responsabilidade pela hierarquização dos fatores de decisão, tendo em conta considerandos de ordem “política” geral.

A Subcomissão de Avaliações será, por sua vez, subdividida em Grupos de Trabalho relativos a cada um dos fatores de decisão, os quais poderão integrar, para além de membros da Subcomissão, especialistas da área temática em questão. Cada Grupo de Trabalho atribui uma classificação a cada opção, em escalas, por exemplo, de 0 a 10,0.

À **Subcomissão de Ponderações** compete o estabelecimento da tabela de ponderações a atribuir a cada um dos fatores de decisão, os quais irão totalizar 100 %. De modo a evitar contaminações, a tabela de ponderações será, contudo, mantida em segredo até que a Subcomissão de Avaliações conclua o seu trabalho.

A **lista de fatores de decisão** é estabelecida previamente, em trabalho conjunto das duas Subcomissões. O número de fatores de decisão irá depender do tipo de empreendimento, sendo, no caso de um aeroporto, habitualmente da ordem das duas dezenas.

**A opção a recomendar pela Comissão será, assim, a que conseguir a melhor pontuação**, após a ponderação das classificações atribuídas a cada fator de decisão, sem mais considerandos ou ressalvas.

#### **4 CARATERIZAÇÃO DAS OPÇÕES E RESPETIVOS CUSTOS**

Cada uma das opções será caracterizada pelo conjunto das obras que lhe estão associadas, isto é, para além da infraestrutura aeroportuária propriamente dita, serão consideradas (e devidamente objetivadas), nomeadamente, as acessibilidades necessárias (neste caso, uma eventual travessia do Tejo e/ou ligação à rede ferroviária, etc.), bem como os eventuais equipamentos adicionais necessários (uma cidade aeroportuária e respetivas infraestruturas, por exemplo).

**Uma opção constitui um pacote (“pack”)** e é esse pacote que será avaliado, com todas as consequências, em termos de impactes económicos, sociais e ambientais, devendo todos os parâmetros que forem considerados relevantes para a decisão, fazer parte da lista de fatores de decisão.

O desenvolvimento técnico de cada uma das opções deverá ser supervisionado por uma equipa criada para esse efeito específico, que darão apoio às personalidades ou entidades proponentes de cada uma; os membros da Comissão devem estar fora dessa tarefa. Essa equipa contará ainda com o apoio das Entidades Reguladoras do setor (a introdução de critérios adicionais durante a fase das avaliações não é aceitável). Além disso, na fase das avaliações as opções devem apresentar um grau de desenvolvimento equivalente.

**O custo global e o modelo de financiamento deverão ser estabelecidos para cada opção**, considerando todos os custos e encargos que lhe deverão ser imputados. Assim, conforme referido, para além do custo da infraestrutura aeroportuária, deverão ser contabilizados todos os custos associados, nomeadamente, os custos das acessibilidades e demais equipamentos, bem como os custos associados à utilização do aeroporto, quer dos passageiros quer dos funcionários do próprio aeroporto.

Ora, conforme referido no livro do autor “Grandes Projetos de Obras Públicas. Desafios Portugal 2030” (publicado em 2019 e que é do conhecimento da CTI), a construção de um aeroporto alternativo à Portela na margem sul do Tejo, nomeadamente no CT de Alcochete, além de representar um custo direto de mais de 5 mil milhões de euros (preços de 2019), obriga à construção de uma nova travessia do Tejo naquele enfiamento. Por outro lado, uma 1ª fase de um aeroporto no CT de Alcochete terá um custo não inferior a 3 mil milhões de euros.

Em contrapartida, o *upgrade* da Portela e a criação de um aeroporto complementar no Montijo, além de representar um custo da ordem de um quinto daquele valor (**totalmente assumido pelo promotor, a ANA**), permite dispensar a construção de uma nova travessia do Tejo. Além disso, como haverá muito menos gente a ter de atravessar o Tejo, **o tempo gasto com deslocações, e o consumo de combustível e a emissão de CO2, serão da ordem de um décimo!**

Quanto às **ligações ferroviárias deverão ser consideradas uma mais-valia, mas não um imperativo**. De qualquer modo, a Portela já tem (o Metro) e o Montijo beneficia de uma solução equivalente: os catamarans da Transtejo, com ligação ao Metro. Quanto a **uma eventual ligação à rede de AV não será de grande valia**, pois, além de muito custosa (tanto no CTA de Alcochete como no Montijo), como se sabe, poucos passageiros irá captar.

Por outro lado, há que ter em atenção que, conforme a realidade portuguesa tem mostrado, **os custos das obras estão fortemente dependentes da forma de contratação**. Por exemplo, o custo de um empreendimento realizado no âmbito de uma PPP será seguramente muito superior (eventualmente, **mais do dobro**) ao custo desse empreendimento se for realizado através de uma empreitada, particularmente se for da iniciativa de uma entidade privada.

Exemplos paradigmáticos desta situação são, por exemplo, **os casos da Ponte Vasco da Gama e da Ponte da Lezíria**, a primeira realizada através de uma PPP e a segunda realizada através da negociação direta do dono da obra (a Brisa) com os consórcios concorrentes, na qual conseguiu um preço, comparativamente, muitíssimo melhor.

É de salientar que nas PPPs, além dos custos das empreitadas necessárias, há que considerar os custos da estrutura, bem como os custos dos financiamentos, os quais são em geral obtidos a taxas de juro bastante superiores às conseguidas pelas entidades públicas ou por promotores privados já estabelecidos no mercado.

Em suma, **os empreendimentos realizados através de PPPs, embora possam aliviar a “máquina” do Estado durante o período da concessão, são, claramente, prejudiciais do ponto de vista do interesse público.**

O relatório refere a certa altura que “todas as opções são financeiramente viáveis, não sendo necessário financiamento público para a construção do novo aeroporto”. Trata-se de uma afirmação sem qualquer fundamentação objetiva, tanto mais que existe um contrato de concessão em vigor e o concessionário (a ANA) é parte incontornável neste processo.

É de lembrar que, após a decisão em 2008 de localizar o NAL no CT de Alcochete, a grande questão que nessa altura se colocou no processo de privatização da ANA (cujo concessionário seria o responsável pela construção do aeroporto) era saber se iria ou não ser necessário haver dinheiro público para a sua construção.

## 5 PROJEÇÕES DO TRÁFEGO

O estudo assenta a sua avaliação em projeções da procura anual no aeroporto de Lisboa até 2086, em três cenários de taxas de crescimento: Alto, Médio e Baixo.

Assim, conforme se pode observar na Figura 1a, **são estimados em Lisboa em 2030 quase 50 milhões de passageiros; em 2050 serão 110 milhões e mais de 140 milhões em 2086.** Estes valores estão claramente empolados e não são credíveis, tendo em conta, nomeadamente, o que foi a evolução do tráfego nos últimos 30 anos, a qual se mostra também nessa figura.

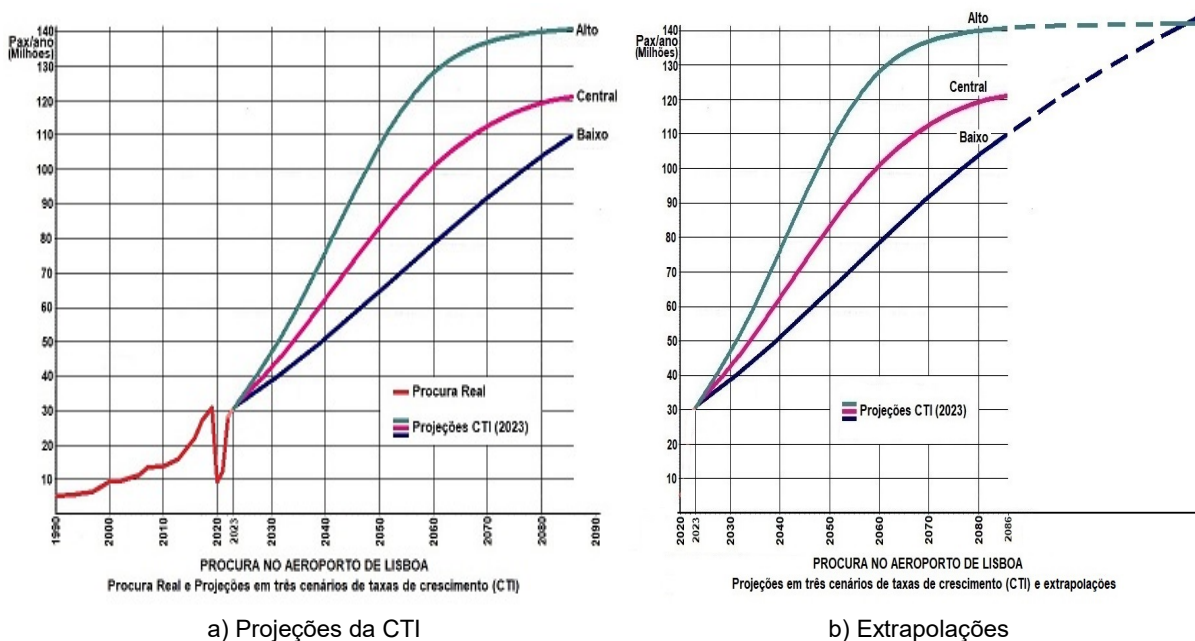


Figura 1: Procura no aeroporto de Lisboa

Refira-se que o aeroporto com mais movimento no mundo é o de Atlanta, nos EUA, há vários anos na casa dos 90 milhões de passageiros/ano, e na Europa é o de Heathrow em Londres (UK), com pouco mais de 70 milhões de passageiros/ano. Lisboa, atualmente nos 30 milhões de passageiros/ano, passar a ser o maior aeroporto do mundo, não faz sentido.

Efetivamente, estando Portugal com a população estagnada nos 10 milhões de habitantes e uma economia anémica, a crescer 1-2% ao ano há duas décadas, **aqueles números não podem ser considerados verosímeis e, como tal, usáveis como base para uma decisão estratégica desta envergadura.**

De referir ainda que os números atuais estão a ser impulsionados essencialmente pela atividade turística mas ela não poderá crescer muito mais, pois em vários locais, nomeadamente em Lisboa, há já excesso de turistas e se a situação se agravar irão surgir reações negativas da parte dos próprios nacionais.

Além disso, no mundo atual cheio de incertezas derivadas, nomeadamente, das guerras em curso, e dos desafios da descarbonização e das alterações climáticas, não é sensato fazer projeções a 63 anos. Com as constantes mudanças de paradigma quanto às tecnologias e aos combustíveis, não é possível saber como serão os aeroportos nessa altura. Acresce que as projeções são feitas como prolongamento do passado, não sendo possível introduzir fatores imprevisíveis, como a pandemia do Covid19, que ainda recentemente baralhou tudo.

O problema é que **as projeções apresentadas acabam por um impacto direto na decisão**, já que, ao estarem empoladas, **beneficiam as soluções únicas, em particular o CT de Alcochete, e prejudicam as soluções duais, que têm menor capacidade para satisfazer grandes procuras, como é o caso da solução Portela+Montijo**. Ora, para uma procura mais verosímil, da ordem dos 50 milhões de passageiros/ano até 2050, a solução Portela+Montijo é plenamente satisfatória, provavelmente até ao final da concessão (2062).

O curioso é que a convicção da própria CTI sobre estas projeções não é grande. De facto, no relatório, a certa altura, a propósito das viagens de avião no futuro, está inserida (por distração ou má consciência) uma frase “assassina” que diz: **“em suma, não se antevê que as viagens de avião ... venham a decrescer drasticamente no futuro”**. Isto é, por um lado, considera-se que o tráfego vai crescer brutalmente (mais que quadruplicar) e, por outro, admite-se que até possa decrescer, apenas, “não drasticamente”. Se dúvidas houvesse, isto mostra bem como o estudo não é credível!

Refira-se ainda que **o próprio modelo utilizado na realização destas projeções está errado**. De facto, conforme se pode verificar na Figura 1b, com as tendências verificadas em 2086, passados alguns anos, a procura correspondente à taxa de crescimento “Baixa” irá ultrapassar a procura correspondente à taxa de crescimento “Alta”, o que é, obviamente um absurdo.

## 6 AS CONCLUSÕES DO ESTUDO

Surpreendentemente (ou talvez não), **o estudo não apresenta uma conclusão, isto é, uma opção recomendada**, limitando-se a apresentar classificações das opções em 1ª e 2ª ordem de preferência por cada um dos “fatores críticos de decisão”, embora sem a apresentação de qualquer quantificação objetiva.

Ora, numa avaliação de opções desta envergadura, seria conveniente a valorização de cada um dos fatores de decisão relativos a cada opção, conforme foi referido atrás. Por outro lado, os “fatores críticos de decisão” deveriam ser hierarquizados, já que, como é lógico, não terão todos a mesma importância para o objetivo em vista.

Não tendo sido capaz de se comprometer claramente com uma opção, de forma capciosa, a CTI apresenta então recomendações para a tomada da decisão. Assim, sugere a seleção de um modelo dual, **“que permita a evolução para um modelo único no médio/longo prazo”**, eliminando assim o Montijo. Mas, como ainda assim poderia haver diferentes

alternativas, apressa-se a dizer que a localização “deverá ter em conta a proximidade a Lisboa”, dando assim a preferência à opção CT de Alcochete.

Para arrumar a questão, **o relatório alvitra então cenários alternativos correspondentes a opções consideradas viáveis ou inviáveis para um “hub intercontinental”**, considerando inviável a solução Portela+Montijo e viáveis as soluções que incluem o CT de Alcochete.

Ora, como se sabe, todas as opções consideradas no estudo são viáveis do ponto de vista do hub, embora naturalmente umas possam ser mais eficientes que outras. De facto, é claro que já existe hoje um hub em Lisboa, na Portela, que em nada será prejudicado se for construído um aeroporto complementar nas redondezas. De qualquer modo, a existência de um hub nunca deveria ser considerado um fator eliminatório de opções, quando muito um fator de decisão e como tal ser objetivamente valorizado para cada opção.

Não deixa de ser irónico que com a procura projetada pela CTI, na altura da abertura da 1ª fase de um aeroporto no CT de Alcochete (o que nunca poderá acontecer antes de 2030), o aeroporto da Portela esteja a movimentar cerca de 50 milhões de passageiros/ano, quando se diz que, com os atuais 30 milhões, “está a rebentar pelas costuras”. Em contrapartida, segundo a própria ANA, um aeroporto no Montijo poderá estar a funcionar num prazo de 3 anos.

## 7 CONCLUSÃO

Conforme referido atrás, **o estudo realizado pela CTI apresenta falhas relevantes, que põem em causa a sua credibilidade, bem como as conclusões formuladas.**

Desde logo **as projeções da procura, grosseiramente exageradas**, que enviesam o estudo no sentido de prejudicar as opções com menos capacidade de satisfazer essa procura, em particular a solução Portela+Montijo. Depois, **a metodologia adotada no estudo, baseada em “fatores críticos de decisão”**, mas em que não são conhecidas as pontuações atribuídas a cada uma das opções, nem se sabe quem fez essas avaliações. É também de assinalar que **a CTI não tenha tido sido capaz de concluir pela recomendação de uma opção**, limitando-se a apresentar a ordem de preferência para cada um dos “fatores críticos de decisão”, para depois, **de forma “martelada”, inventar critérios suplementares, de modo a excluir a opção Portela+Montijo e a escolher a opção CT de Alcochete.**

Em suma, pese embora o esforço desenvolvido pelos membros da CTI, o *output* produzido é de fraca qualidade, não tendo condições para servir de base para a tomada de uma decisão da envergadura da escolha de uma solução aeroportuária. **Recomenda-se por isso que o processo seja retomado, mas adotando uma metodologia de trabalho diferente, uma avaliação multicritério**, conforme referido no Ponto 3.

Em 1999, quando estava a ser realizado um estudo sério de comparação de localizações, encomendado a um reputado consultor internacional (*Airports de Paris*), nessa altura entre Rio Frio e Ota, o qual estava prestes a recomendar Rio Frio, surgiu um veto ambiental a Rio Frio, eliminando essa localização e escolhendo a Ota. Agora, como um veto ambiental ao Montijo não era possível (já possui uma DIA emitida pela APA em 2020), foi criado um critério suplementar subjetivo, um hub intercontinental, de modo a eliminar a opção Portela+Montijo e a escolher o CT de Alcochete. **Em 25 anos não se aprendeu nada!**

Lisboa, 25 de janeiro de 2024

## Comissão Técnica Independente

# RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA 3ª fase da AAE: avaliação de opções estratégicas

## ASSOCIAÇÕES DE MORADORES



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
Associação de Moradores Mata do Duque	<p>Temem que o novo aeroporto no CTA afete o cotidiano das gentes de Sto. Estêvão, tendo operação durante 24h, 7 dias por semana. Indicam que o nível de ruído será acima do permitido em zonas residenciais durante o dia (55 dB) e durante a noite (45 dB), mas também afetará a produção bovina e equina, esta última especialmente sensível ao ruído, da região cuja economia assenta.</p>	<p>Um novo aeroporto, contrariamente às situação atual da Portela, não deverá suportar voos 24h/dia. Os estudos a nível de projeto deverão garantir o cumprimentos dos níveis de ruído para zonas residenciais e de produção animal, com as medidas de mitigação adequadas.</p> <p>As ladeiras de aproximação e descolagem sobrevoam Santo Estevão a uma altitude em que o impacto de ruído é pouco significativo. Em sede de projeto, serão pormenorizados estes elementos.</p>
	<p>Indicam que a atividade aeroportuária expectável deste aeroporto, especialmente na opção Hub, implicará um nível de poluição do ar disruptivo para a população e sua economia atual baseada na agricultura, agricultura biológica, produção bovina e equina e que Os gases de escape na atual configuração do aeroporto terão um efeito extremamente nocivo para a saúde da população</p>	<p>Qualquer infraestrutura aeroportuária apresenta efeitos nocivos para a população. Em matéria de qualidade do ar, os estudos realizados indicam que a poluição proveniente exclusivamente da movimentação de aviões está abaixo do valor limite constante da legislação nacional e dos valores referidos nas diretrizes da OMS. Portanto, para os poluentes atualmente considerados na legislação, a poluição atmosférica aeroportuária não é disruptiva.</p> <p>Contudo, reconhecendo que o potencial aumento do volume de tráfego associado uma infraestrutura desta natureza poderá ter implicações na qualidade do ar e na saúde da população, propôs-se em sede de relatório ambiental medidas para avaliar o impacte destas emissões na qualidade do ar, que estará dependente da OE que for considerada, bem como da política de mobilidade que vier a ser adotada. Salienta-se que, para qualquer OE que venha a ser selecionada, terá que ser sujeita a um procedimento de AIA, onde serão identificados com detalhe os impactes na qualidade do ar e respetivas medidas de minimização, caso se justifique.</p>
	<p>Temem que o aquífero desta região possa vir a ser inevitavelmente contaminado, prejudicando em mais um nível a saúde e qualidade de vida de Sto. Estêvão, uma vez que a boa qualidade da água é essencial para as atividades agrícola e de produção animal, assim como todas as zonas residenciais fora do limite urbano da localidade (Mata do Duque 1, Mata do</p>	<p>Vulnerabilidade dos sistemas aquíferos existem em maior ou menor grau, e o risco terá que ser avaliado em sede projeto. Caso esta OE venha a ser selecionada, o desenvolvimento e construção do aeroporto e atividades e infraestruturas associadas deverá acautelar situações de risco de eventual contaminação do aquífero, atendendo aos pontos de maior</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	Duque 2, Herdade do Zambujeiro, Vila Nova de Sto. Estêvão) dependem deste aquífero para o seu consumo e pequenas culturas.	vulnerabilidade na recarga do aquíferos e as eventuais camadas protetoras e adoção de medidas para minimizar estes efeitos.
	Solicita, quanto a poluição do ar, que se venham a desenvolver e implementar métodos/procedimentos/equipamentos que venham a minimizar esses efeitos.	O relatório ambiental identifica um conjunto de medidas, de carácter estratégico com o objetivo de minimizar a exposição populacional à poluição atmosférica, as quais deverão acompanhar o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária em fase de projeto. Salienta-se que, para qualquer OE que venha a ser selecionada, terá que ser sujeita a um procedimento de AIA, onde serão identificados com detalhe os impactes na qualidade do ar e respetivas medidas de minimização, caso se justifique.
	Solicita, quanto á contaminação do nível aquífero, que sejam implementadas medidas de impermeabilização e drenagem adequadas que impeçam ou minimizem essa contaminação.	Agradece-se o comentário. Será considerado
Comissão Proprietários da Quinta Santo Estevão	Refere, tal como já acontece em Lisboa, existem procedimentos aplicáveis às aeronaves de obrigatoriedade de redução de ruído, sobre zonas habitadas com regimes de potência reduzidos e altitudes de passagem mais elevadas para aproximações às pistas e, estes sim, devem ser objeto de solicitação concertada das autarquias e dos moradores da nossa área residencial, pelo que aqui deixamos a nossa proposta de que tais procedimentos de noise abatement possam ser implementados nos procedimentos e nas rotas de aproximação e saída ao Aeroporto de Alcochete, como salvaguarda de uma melhor saúde pública e uma credível sustentabilidade e viabilidade ambiental.	Agradece-se o comentário. Caso esta OE venha a ser adotada, em sede de AIA, serão definidas medidas no sentido de minimizar estes efeitos.
	Orientação das Pistas em Alcochete - Em 2008, aquando do estudo inicial sobre a opção do NAL (Novo Aeroporto para a Região de Lisboa) em Alcochete, surgiu como opção, uma ou duas pistas paralelas com a orientação 01/19. Porém no atual estudo e relatório final da CTI, conhecido em dezembro último, são referidas agora as orientações 36/18, ou seja as duas pistas foram defletidas 10° para oeste, alinhadas agora com orientação pura Norte-Sul (cremos que por força da variação entretanto	A alteração decorre da re-orientação das pistas está relacionada com a variação magnética, mas também com a redução de impacto nas rotas migratórias das aves.

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	ocorrida da declinação magnética, tal como aconteceu em Lisboa – que tinha antes orientação 03/21).	
	Deva ser Implementado um sistema de monitorização da qualidade dos solos e das águas superficiais e subterrâneas e devam ser adotadas medidas de prevenção da contaminação dos aquíferos, zelando pelo cumprimento do programa de medidas do Plano de Gestão de Região Hidrográfica	Agradece-se o comentário. será considerado e, caso venha a ser esta a EO escolhida, as medidas do PGRH deverão ser adoptadas no AIA



**Associação de Proprietários da Mata do Duque 1  
2130-124 Santo Estêvão BNV**

Para: **CTI** Comissão  
Técnica  
Independente

Data: 16 de janeiro de 2024

ASSUNTO: sugestões quanto a localização do novo aeroporto

Ex.mos Srs (as).

Vimos deste modo pedir a vossa melhor atenção para a localização e orientação do novo aeroporto.

Estamos particularmente sensibilizados para a possível colocação e orientação atual do aeroporto considerado para “Alcochete” (que na realidade está pertíssimo de Santo Estevão).

Antes de mais seria importante lembrar que, com a introdução de comboios de alta velocidade, mudaram completamente as exigências de aeroportos na China. Comboios a 350 km/h e também a 420 Km/h fizeram com que a maioria do tráfego entre cidades mudasse para ferroviária e deixasse de fazer pressão sobre a rede aérea (também como sabem existem atualmente muitos esforços para elevar a velocidade dos comboios para uns 800 e até a 1000 km/h).

Por outro lado, preocupações com a pegada de carbono irão com certeza taxar viagens de avião muito mais do que viagens ferroviárias.

Será que quando houverem, daqui a 10 ou 20 anos, comboios a 800 Km/h ligando Lisboa à Europa existirá tráfego aéreo que justifique o aeroporto previsto? Certamente que entre Lisboa e o Porto e entre Lisboa e Madrid deixarão de haver voos logo que comboios que estejam ao nível dos que já existem no Norte da Europa, Japão e China vierem a ser implementados (exceto se outros interesses se levantarem impedindo a evolução normal das coisas...).

Por outro lado, havendo comboios a 400 ou 800 km/h será que a localização em Alcochete será a melhor? De notar que àquela velocidade entre Lisboa e Beja, por exemplo, se demoraria só entre 20 a 10 minutos... (obvio Santarém, Vendas Novas teriam também realçadas as vantagens que a existência de comboios com estas velocidade lhes daria).



## Associação de Proprietários da Mata do Duque 1 2130-124 Santo Estêvão BNV

A população de Sto. Estêvão está sensibilizada para a necessidade de um novo aeroporto para a região de Lisboa, contudo, esta solução, se não ajustada, penaliza em demasia a sua qualidade de vida em vários fatores (ruído, poluição do ar, contaminação do aquífero, etc.) criando assim um novo “Camarate”.

A proposta de localização do Aeroporto da Região de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete merece alguns reparos de gravidade considerável por parte dos moradores de Sto. Estêvão:

- **Localização/Implantação das pistas**

A atual implantação das pistas no CTA penaliza gravemente a qualidade de vida da população de Sto. Estêvão em que observamos um nível de ruído **superior a 55dB** em toda a zona urbana da localidade, zonas de pequenas quintas e herdades, com predominância para a utilização residencial.

- **Ruido**

O novo aeroporto no CTA afetará o quotidiano das gentes de Sto. Estêvão, tendo operação durante 24h, 7 dias por semana, o nível de ruído será acima do permitido em zonas residenciais durante o dia (55 dB) e durante a noite (45 dB), mas também afetará a produção bovina e equina, esta última especialmente sensível ao ruído, da região cuja economia assenta.

- **Poluição do ar**

A atividade aeroportuária espectável deste aeroporto, especialmente na opção Hub, implicará um nível de poluição do ar disruptivo para a população e sua economia atual baseada na agricultura, agricultura biológica, produção bovina e equina.

Os gases de escape na atual configuração do aeroporto terão um efeito extremamente nocivo para a saúde da população, constituindo uma fatura demasiado alta a pagar em favor do progresso económico do resto do país.

- **Contaminação do aquífero**

O aquífero desta região poderá vir a ser inevitavelmente contaminado, prejudicando em mais um nível a saúde e qualidade de vida de Sto. Estêvão, a boa qualidade da água é essencial para as atividades agrícola e de produção animal, assim como todas as zonas residenciais fora do limite urbano da localidade (Mata do Duque 1, Mata do Duque 2, Herdade do Zambujeiro, Vila Nova de Sto. Estêvão) dependem deste aquífero para o seu consumo e pequenas culturas.

**Mas vamos aceitar que, mesmo considerando tudo o que acima apresentamos, a melhor localização seja ainda a de “Alcochete”.**

Se nada for ajustado, o ruído irá afetar **terrivelmente** os moradores de Santo Estevão e das Urbanizações da Mata do Duque 1, Mata do Duque 2, Vila Nova de Santo Estevão, Zambujeiro e herdades adjacentes. Os moradores nestes loteamentos escolheram pagar valores significativos para viverem longe de um centro urbano e com muito baixo nível de ruído. Isto representa um número muito significativo de pessoas que irá sofrer com a localização do aeroporto devido aos níveis de ruído causados. Ou seja, **será de fazer todos os esforços para evitar que os aviões sobrevoem esta área dentro do tracejado vermelho.**





## Associação de Proprietários da Mata do Duque 1 2130-124 Santo Estêvão BNV

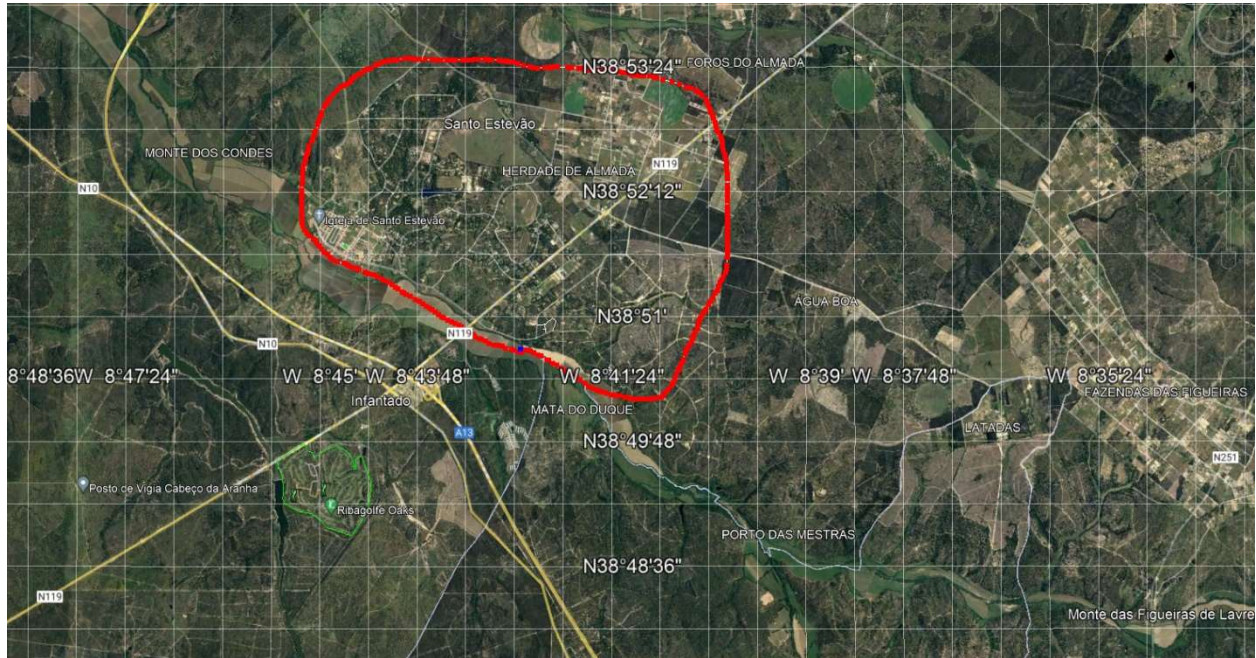


Figura 1- Área que não deve ser sobrevoada por aeronaves, ou se o fizeram seja a uma altitude tal que não causem ruído.

Dentro desta perspetiva vimos solicitar se podem pedir para que sejam efetuados estudos para avaliar se se podem no mínimo considerar uma ou mesmo estas duas possibilidades em conjunto:

- 1- Afastar o aeroporto de Santo Estêvão mais para oeste e sudoeste mais próximo de Alcochete.



- 2- Caso tal não seja possível então rodar uns 10 graus para Oeste o alinhamento das pistas de modo a que os aviões não sobrevoem nenhuma daquelas Urbanizações, principalmente quando levantam voo. A maioria dos ventos nesta região são de Noroeste pelo não deve afetar muito o levantar das aeronaves num aeroporto com o alinhamento que propomos. No desenho abaixo temos um desvio de 1 km para oeste, 1 km para sul e uma rotação de 10 graus.





## Associação de Proprietários da Mata do Duque 1 2130-124 Santo Estêvão BNV

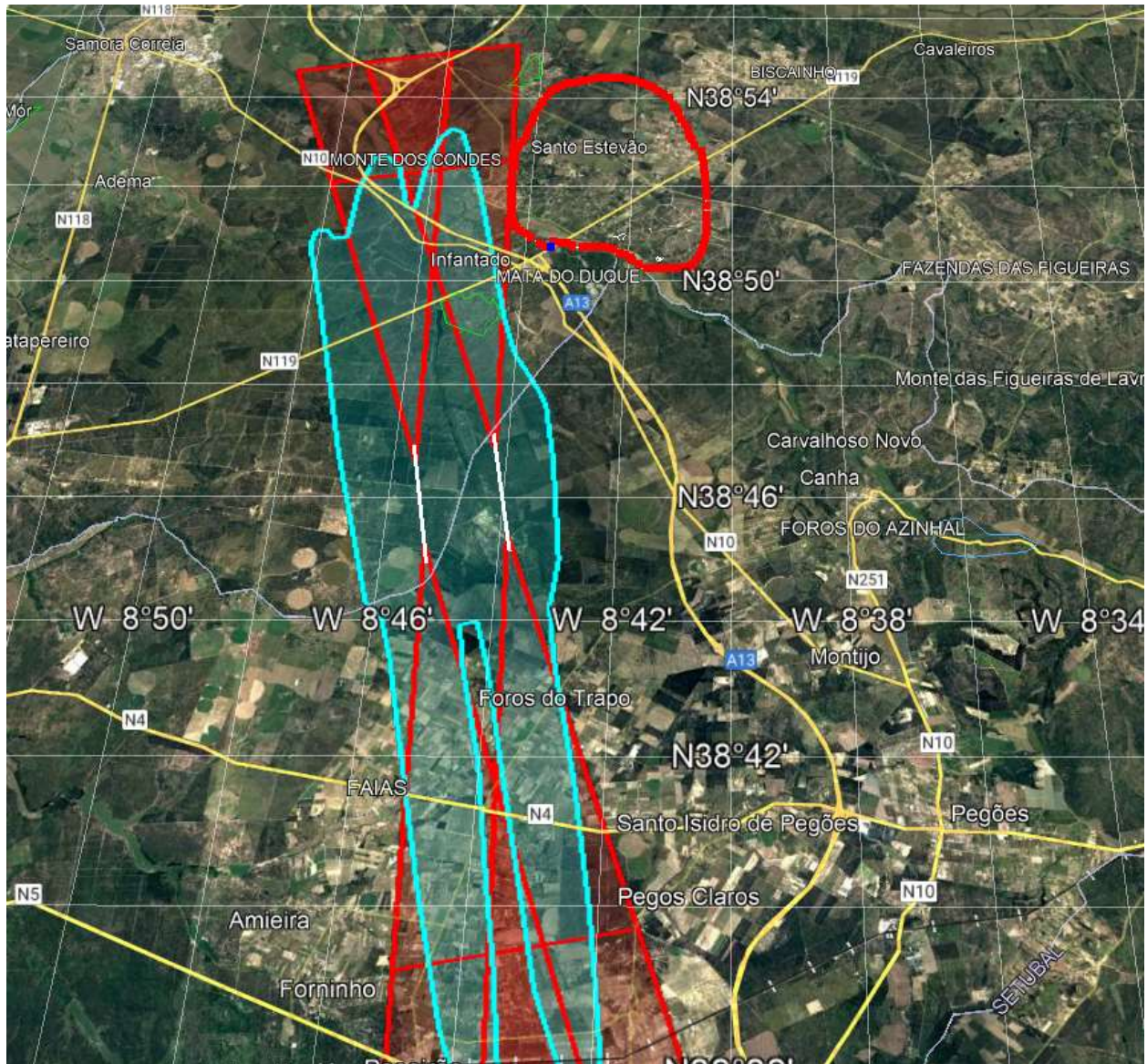


Figura 2- Proposta **rotação** da localização do aeroporto para evitar as zonas das urbanizações e de Santo Estêvão.

Como se pode ver na Figura 3 a diferença parece ser sustentável e exequível.



## Associação de Proprietários da Mata do Duque 1 2130-124 Santo Estêvão BNV

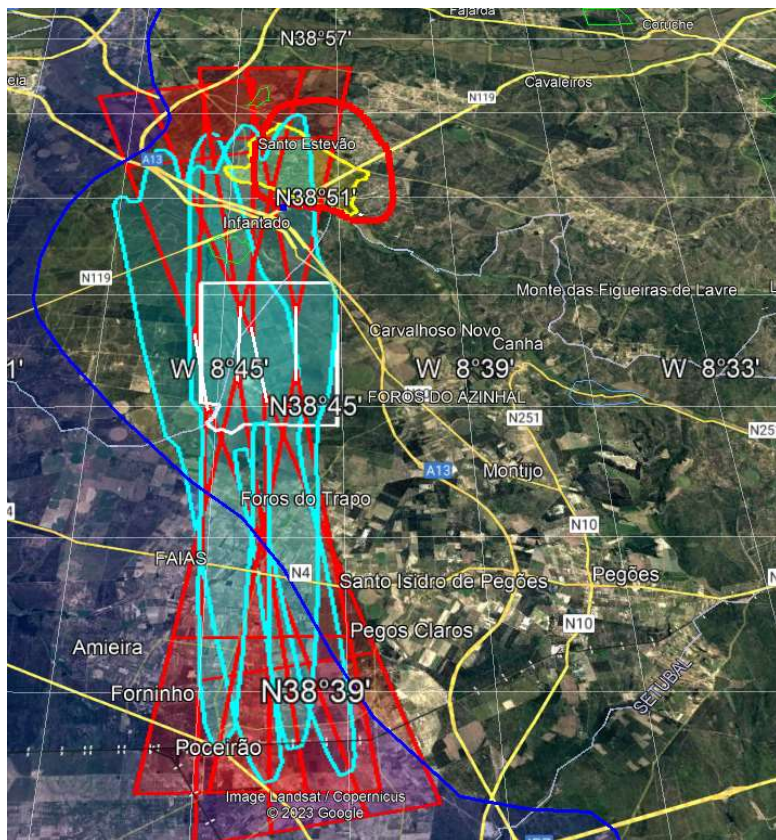


Figura 3- Sobreposição da vista das duas possíveis soluções referentes a orientação do aeroporto claramente evitando a zona sobre Santo Estêvão.

A vir a ser aceite a localização “Alcochete” com o deslocamento e rotação das pistas, então deverão ainda ser desenvolvidas medidas que:

- Quanto à contaminação do nível aquífero sejam implementadas medidas **de impermeabilização e drenagem** adequadas que impeçam ou minimizem essa contaminação.
- Quanto à poluição do ar esperemos que, entretanto, se venham a desenvolver e **IMPLEMENTAR** métodos/procedimentos/equipamentos que venham a minimizar esses efeitos.

Agradecemos desde já toda a vossa melhor atenção a este assunto que, para milhares de moradores nesta região, é tão importante.

Agradeço desde já o tempo e atenção concedidos à análise e resposta a estas nossas preocupações.

Melhores cumprimentos,

A Direção APMD1

José Dias Martins



Para: **CTI** Comissão  
Técnica  
Independente

24 de janeiro de 2024

**Assunto: Preocupações e sugestões da CPQSE quanto à opção de Alcochete como futuro Aeroporto**

Excelentíssimos (as) Senhores (as)

Entendeu esta Comissão de Proprietários, à semelhança de outras Associações nossas circunvizinhas, aproveitar esta saudável iniciativa da CTI de chamada de participação, ao público, sobre as opções estratégicas de um novo aeroporto, para de forma sintética, mas preocupada, relevar um conjunto de aspetos que nos merecem particular atenção sobre a opção de aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa com a instalação do novo aeroporto na atual Campo de Tiro de Alcochete.

Naturalmente, tomamos esta iniciativa, pelo facto de nos encontrarmos muito perto da área de implantação desta nova infraestrutura aeronáutica e, muito especialmente, por verificarmos que estaremos sob forte influência e impacto do sobrevoo de aeronaves nas trajetórias das suas descolagens e aterragens nas pistas previstas para o CTA.

Estamos cientes do importante desígnio nacional que representa a construção de um aeroporto que no futuro possa agregar todo o tráfego em crescendo, com destino e saída de Lisboa, permitindo o encerramento do AHD, conhecidos os problemas de saúde ambiental acumulados e o reconhecido incumprimento de normas ambientais e, agora conhecedores do Relatório disponibilizado pela CTI em dezembro último, queremos acreditar que a ser concretizada a opção Alcochete todas as medidas propostas, que analisaram oportunidades e riscos, possam ser implementadas como garantia da sustentabilidade futura e consolidada deste projeto de inegável interesse nacional, mas sem esquecer a relevância das questões ambientais e de saúde humana dos que a viverão de perto.

Nestes termos, aqui deixamos algumas das nossas preocupações, para as quais solicitamos a melhor atenção de V. Exas.:

- 1. Orientação das Pistas em Alcochete** - Em 2008, aquando do estudo inicial sobre a opção do NAL (Novo Aeroporto para a Região de Lisboa) em Alcochete, surgiu como opção, uma ou duas pistas paralelas com a orientação 01/19. Porém no atual estudo e relatório final da CTI, conhecido em dezembro último, são referidas agora as orientações 36/18, ou seja as duas pistas foram defletidas 10º para oeste, alinhadas agora com orientação pura Norte-Sul (cremos que por força da variação entretanto ocorrida da declinação magnética, tal como aconteceu em Lisboa – que tinha antes orientação 03/21).

A ser assim, parece estarmos perante uma *nuance* relativamente ao definido internacionalmente, que estabelece que duas pistas próximas a operar em simultâneo, neste caso, AHD (orientação 02/20) e Alcochete 36/18, não podem ter entre si orientações desfasadas com um ângulo superior a 15°, pois passam a ser convergentes, sobretudo no prolongamento, no ar, das suas linhas centrais estendidas quando as aeronaves tenham que executar uma aproximação falhada e seguirem em frente, em subida, nas suas trajetórias.

Ora com as atuais e propostas orientações, já temos 20° de desfasamento das pistas o que faz com que essa convergência, a evitar, já exista quando 2 aeronaves descolam em simultâneo dos dois aeroportos ou continuam em frente após uma aproximação falhada.

Claro que devemos ter em conta que as pistas em causa (lisboa e Alcochete) estão afastadas lateralmente entre si, cerca de 12 milhas o que atenua a convergência referida, porém, em situações de fraca visibilidade e mau tempo e tendo em conta a velocidade das aeronaves que aí operam, esta convergência acentuada e fora de limites é sempre de anular, face ao desconforto que provoca nos pilotos e controladores.

Do atrás exposto, e porque a urbanização onde vivemos (Quinta de Santo Estevão) será fortemente prejudicada pelo sobrevoo de aeronaves em aproximação às pistas 18 e também nas descolagens das pistas 36, gostaríamos de deixar uma proposta dum possível desvio à orientação, para este, de cerca de 20 °, pois tal correção, com nova orientação que passaria a ser de 02/20, evitaria a indesejável convergência, atrás mencionada e, garantiria que a zona habitacional de Santo estevão e urbanizações co-localizadas, onde a nossa se insere, deixassem de ser diretamente sobrevoadas, mitigando assim fortemente o impacto ambiental em termos de ruído e poluição do ar nesta área.

- 2. Ruído e Poluição do Ar** – Identificada a orientação das pistas propostas por essa Comissão, vemos como fortemente lesivo o inevitável impacto do ruído e poluição do ar, nas populações e nas explorações animais, com a incidência negativa do ruído sobretudo na operação noturna. De facto, sabemos que a atividade aérea é especialmente ruidosa e poluente comparando com outros meios de transporte e é por isso que por exemplo no Aeroporto Humberto Delgado, são interditos mais que 21 movimentos aéreos no período 0h00-06h00, para que a população circundante possa descansar, já que, nas aproximações à pista, os aviões sobrevoam a baixa altitude áreas habitacionais, especialmente nas aproximações no sentido Norte - pista 02. Porém tal como já acontece em Lisboa, existem procedimentos aplicáveis às aeronaves de obrigatoriedade de redução de ruído, sobre zonas habitadas com regimes de potência reduzidos e altitudes de passagem mais elevadas para aproximações às pistas e, estes sim, devem ser objeto de solicitação concertada das autarquias e dos moradores da nossa área residencial, pelo que aqui deixamos a nossa proposta de que tais procedimentos de *noise abatement* possam ser implementados nos procedimentos e nas rotas de aproximação e saída ao Aeroporto de Alcochete, como salvaguarda de uma melhor saúde pública e uma credível sustentabilidade e viabilidade ambiental. Hoje é possível reduzir o ruído das aeronaves e diminuir os impactos do ruído para as pessoas sob as rotas de voo, incentivando as aeronaves atualmente mais silenciosas a usar este aeroporto, voando as aeronaves mais alto sobre áreas habitadas, assegurando períodos sem sobrevoo de aeronaves, como indispensável e, alocando financiamento para providenciar isolamento acústico onde necessário.

**3. Contaminação dos Aquíferos** – Segundo o Relatório da CTI, aliás corroborado em relatórios anteriores do LNEC, embora haja uma elevada sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (AEPRA), constata-se que as captações de água para abastecimento público em profundidade, em aquíferos semi-confinados a confinados, apresentam, no entanto, uma reduzida vulnerabilidade à contaminação por uma nova infraestrutura aeroportuária em Alcochete.

Cumulativamente, estes sistemas aquíferos em Alcochete, parece apresentarem um bom estado qualitativo e quantitativo, pelo que garantem a existência de recursos de água subterrânea para abastecimento de uma estrutura aeroportuária.

Porém, tal não impede, como aliás, muito bem recomenda a CTI que deva ser Implementado um sistema de monitorização da qualidade dos solos e das águas superficiais e subterrâneas e devam ser adotadas medidas de prevenção da contaminação dos aquíferos, zelando pelo cumprimento do programa de medidas do Plano de Gestão de Região Hidrográfica.

Assim, também este aspeto merece a nossa sugestão de garantia de proteção dos aquíferos existentes, como salvaguarda do abastecimento de água de qualidade, sobretudo em áreas residenciais, como a nossa, onde ainda não existem redes públicas de fornecimento de água aos moradores.

Reiteramos que, imbuídos do espírito que a vossa chamada à participação dos cidadãos estimula, procurámos sintetizar um conjunto de preocupações que julgamos legítimas e que, no nosso entender, deverão ser tidas em consideração ao abrigo da Lei do Ruído e da legislação aplicável à neutralidade carbónica e sustentabilidade ambiental, por se tratar de uma área sensível e à qual entregámos todo o nosso investimento de uma vida, junto à qual pode vir a ser construída uma grande infraestrutura de transporte aéreo.

Sabemos que a forma de o concretizar é difícil de o dizer, presentemente, porque depende: do futuro do AHD, da área efetiva de implantação da infraestrutura e da localização das pistas principalmente, mas também das medidas que vierem a ser aplicáveis e impostas para a mitigação da redução do ruído e proteção à poluição ambiental e aquífera da região envolvida, pelo que como cidadãos moradores nesta linda e saudável área geográfica, continuaremos atentos e participativos na salvaguarda dum interesse nacional que possa estar a par com a continuação de uma qualidade de vida que procurámos e que sentimos continuar a merecer.

Sobretudo, acreditamos que o feedback desta ação participativa pode ser crucial para ajudar a obter uma melhor compreensão das questões que são mais importantes para os residentes e que legitimamente, se praticáveis, possam moldar a solução final a bem de todos os envolvidos e do País.

Agradecendo, desde já a V/ melhor atenção e resposta às preocupações e sugestões aqui vertidas, apresentamos os mais respeitosos cumprimentos,

Pela Comissão de Proprietários da Quinta de Santo Estevão

## Comissão Técnica Independente

# RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA 3ª fase da AAE: avaliação de opções estratégicas

## OUTRAS INSTITUIÇÕES

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
ADFERSIT	<p>A localização do NAL deverá assegurar uma perfeita integração modal, nomeadamente por uma ligação direta à linha de AVF e por uma nova ligação ferroviária a criar, rápida e de alta frequência e capacidade, ao centro de Lisboa, assegurando, na cidade de Lisboa, a articulação com a rede do Metropolitano, bem como aos serviços ferroviários suburbanos e regionais, potenciando desse modo a manutenção do HUB da TAP já existente ao alargar a sua área de captação de tráfego.</p>	<p>Concordamos com a observação e está em linha com o que a CTI propõe</p>
	<p>É imprescindível que este 2o troço se desenvolva segundo a solução pela margem Sul, já estudada pela RAVE, assegurando uma ligação direta ao NAL, devendo a localização a ser proposta considerar a minimização do tempo de ligação a Lisboa. Neste caso, será imprescindível equacionar a construção de uma nova travessia ferroviária localizada a norte de Lisboa, a montante da ponte Vasco da Gama, bem como a possível reformulação do sistema ferroviário na AML.</p>	<p>Concordamos com a observação e está em linha com o que a CTI propõe</p>
	<p>Assim sendo, analisando as conclusões do relatório da CTI há um conjunto de questões que nos parece deverem ser devidamente ponderadas pelo decisor político que sair das próximas eleições legislativas de 10 de março, nomeadamente:(...)</p> <p>As disposições do contrato de concessão da ANA (em vigor até 2062) e as respetivas consequências no caso de não haver acordo quanto aos custos da futura solução aeroportuária escolhida;</p>	<p>O Relatório Síntese e principalmente o Parecer B fazem o levantamento das disposições contratuais relevantes para a AAE, assim como as respectivas consequências jurídicas. Não é possível apresentar a quantificação de tais consequências, por falta de dados.</p>
	<p>A importância do resultado do concurso internacional para a privatização da TAP e o grau de disponibilidade do vencedor na manutenção e reforço do HUB em Lisboa;</p>	<p>É efetivamente uma questão relevante mas a sua análise não está contemplada do mandato da CTI.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Os cenários de crescimento de tráfego, dado o contexto de profunda mudança no sector da aviação civil (novos combustíveis para responder às imposições da UE quanto à descarbonização do sector, novo tipo de aeronaves, substituição dos voos até 600 Km pelo transporte ferroviário) e o fraco crescimento económico do país.</p>	<p>Todos esses fatores contribuíram para que a CTI proponha uma solução de evolução flexível, que permita acomodar a incerteza</p>
	<p>Certo é que as três grandes infraestruturas referidas têm que ser planeadas em conjunto, sem prejuízo de o aumento da capacidade aeroportuária na região de Lisboa ser, naturalmente, prioritária.</p>	<p>Concordamos com a observação e está em linha com o que a CTI propõe</p>
Alverca	<p>ESCLARECIMENTO 3: a área do aeroporto-HUB em Alverca engloba a Base Aérea/OGMA, as contíguas áreas livres a norte e a sul e, também, as coladas áreas complementares para o parque dissuasor central e o upgrade da estação ferroviária no parque TERTIR.</p> <p>Todas estas áreas foram reservadas nos termos do contrato de concessão, integrando o conjunto de documentação entregue ao ministério das Infraestruturas em janeiro de 2019, no âmbito da candidatura a solução técnica da “Alternativa do Concedente para o NAL”. (p. 7)</p>	<p>Este último processo negocial caducou e desconhece-se se, no mesmo, se terão sido feitas quaisquer reservas.</p> <p>A opção Alverca não foi alvo de AAE.</p> <p>Desconhece-se, a propósito de Alverca, a existência de quaisquer atos de poder público de reserva de terrenos.</p>
	<p>Inundáveis:</p> <p>A plataforma aeroportuária na ilhota/mouchão da Póvoa estará dois metros acima da cota do Terreiro do Paço e um (1) metro acima da cota definida pelo Porto de Lisboa para o novo terminal do Barreiro em ilha isolada a cerca de 450m de terra (figura abaixo), quase o dobro da distância do mouchão da Póvoa a terra. A cota do cais-Barreiro tem em conta o efeito das Alterações Climáticas, tal como também o futuro terminal fluvial de Castanheira, que também terá cota + 6,5 ZH.</p>	<p>A AAE avalia as opções estratégicas em relação à sua maior ou menor contribuição para atingir os objetivos estabelecidos na RCM e contribuir para resolver o problema de decisão. Em todos os trabalhos científicos publicados sobre inundações no estuário do Tejo em cenários de alteração climática a pista de Alverca e o mouchão da Póvoa estão em zona inundável em 2050. Desenvolver uma estrutura com esta importância nacional em zona de declarado e reconhecido risco ambiental, da qual a inundações é apenas um dos riscos, não contribui para assegurar a viabilidade da opção até 2086, horizonte desta AAE.</p>
	<p>Sismos:</p>	<p>Os locais de maior risco sísmico não estão ligados ao relevo mas à constituição dos solos. Neste contexto, solos finos, não consolidados e saturados (como acontece na área de</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Lisboa é uma região com sismicidade, a qual tem pequenas variações por zonas que são, em termos de risco comparativo, insignificantes. Os locais de maior risco estão mais ligados ao relevo (certas encostas de Lisboa) do que propriamente a zonas.</p> <p>Um aeroporto é composto de instalações correntes e pistas, infraestruturas sem cuidados especiais como as grandes pontes de Lisboa (25 de Abril e Vasco da Gama) e obras do metro.</p> <p>Este fator não tem peso na decisão entre aeroportos da mesma região e, a ter algum, ele será a favor do HUB Alverca-Portela por abranger dois aeroportos, o que assegura superior confiabilidade na resposta: em caso de algum dano num, o outro continua a funcionar e com fácil acessibilidade.</p>	<p>Alverca) são os que têm potencial para gerar maior incremento da intensidade sísmica.</p>
	<p>Ruído: Na contagem do nº de pessoas afetadas, existe i) o índice Lden, que pondera o ruído dos períodos “dia”, “entardecer” e “noite” e ii) o índice Ln que é só “noite”. A contagem reporta-se aos residentes dentro das isófonas, que variam um pouco devido à metodologia de cálculo. Esclarecido o processo, o nº total de afetados no índice ponderado nos três períodos é 288.300, enquanto no período só noturno é de 312.600. O nº CTI de mais de 600.000 pessoas afetadas é uma grosseira duplicação. Esclarecido o erro da duplicação na contagem real da PORTELA, que é ela que deve ser considerada por se tratar de um “aeroporto existente e com condições operacionais definidas”. Nestes casos, é o real que se usa e não o cálculo através de simples cones teóricos, próprios de uma fase em que nem se conhece onde fica um aeroporto, muito menos as suas condições operacionais.</p> <p>A semelhança posicional dos aeroportos de Alverca e Filadélfia (com Alverca até mais afastada da população), ambos com trajetórias sobre água dos dois lados, leva a que, na seleção de aeroportos, sejam os dois que apresentam melhor comportamento em ruído.</p>	<p>O valor de 600.000 referido está relacionado apenas com o AHD. Trata-se de um valor referido numa soma indevidamente feita a partir dos valores de população afetada por cada classe de ruído (pag. 45 e figura 37 do relatório de triagem).</p> <p>Não se compreende a oportunidade deste comentário uma vez que aquele valor nada tem a ver com a análise quantitativa para comparação realizada na triagem, onde a metodologia usada pela CTI para o cálculo da população afetada foi transversal a todas as áreas analisadas e usou a sobreposição entre um cone teórico retangular e a população residente identificada pelo INE.</p> <p>Sublinhe-se que a opção Alverca não foi objeto de avaliação da 3ª fase da AAE, uma vez que foi excluída na fase de triagem, e portanto não foi objeto de estudo mais detalhado do ponto de vista do ruído.</p> <p>Alverca não é um aeroporto cuja capacidade e intensidade de utilização se possa comparar a Filadélfia, pelo que não se entende a comparação.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Solução AHD + Alverca tem, suplementarmente, um elevado benefício em saúde humana e risco</p>	<p>Esta afirmação não está fundamentada.</p>
	<p>Só as soluções com Alverca e Montijo é que abrangem infraestruturas aéreas com muitos anos de operação. O problema da indeterminação das interferências com os corredores migratórios só se coloca nas soluções de raiz (CT Alcochete, Vendas Novas), ambas na margem sul em zonas de grande afluência/passagem de aves, nomeadamente no caso de CT Alcochete.”</p> <p>A questão dos corredores migratórios não se coloca por a solução integrar duas infraestruturas operacionais há mais de oitenta anos.</p>	<p>O facto de existirem bases aéreas militares operacionais não é argumento. O que está em causa é a pretendida utilização como aeroporto internacional, que pouco ou nada tem que ver em termos de nº de movimentos/dia com a utilização como base militar.</p> <p>A proposta de expansão da aerogare de Alverca implanta-se em plena Reserva Natural do Estuário do Tejo. O ICNF, como referem, classifica a área como refúgio de aves. Tal deve-se ao facto de justamente esta área ser um dos mais importantes santuários de aves em toda a Europa. Além de se integrar, a 100%, em corredores de aves migratórias, bastante mais do que qualquer outra opção estratégica que não se implante no estuário do Tejo. E além de ser uma estrutura com estatuto de proteção legalmente estabelecido.</p> <p>Não entendemos que mais falta explicar aos proponentes de Alverca para perceberem que esta é uma razão fundamental que inviabiliza a proposta de Alverca. Além de , pelo mesmo motivo, violar a lei nacional e europeia.</p> <p>O relatório da Fase I – Reconhecimento e Triagem identificou esta e outras razões para a exclusão da Opção Estratégica Alverca + AHD, considerando não viável de acordo com os critérios de viabilidade técnico-científicos adotados.</p> <p>(Relatório Fase I – Reconhecimento e Triagem, Páginas 49-50)</p>
	<p>Quanto às áreas naturais, o HUB Alverca-Portela apenas afeta uma área de 160ha, cuja maioria (120ha) está, no entanto, com o habitat totalmente destruído e que o ICNF já reconheceu que se deve mudar o seu uso visto o anterior (agrícola) estar inviabilizado pela salinização.”</p>	<p>O facto do habitat estar destruído não retira importância à Reserva Natural do Estuário do Tejo. O habitat está em evolução natural, tendo deixado de ter interesse para agricultura, mas não deixou de ter interesse para a função natural que é distinta da agrícola, embora relacionada.</p> <p>O relatório da Fase I – Reconhecimento e Triagem identificou razões para a exclusão da Opção Estratégica Alverca +</p>



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>O retorno ao anterior uso agrícola está inviabilizado, o que a próprio Instituto de Conservação da Natureza reconheceu ao mudar o seu uso para “refúgio de aves”, como contrapartida dos promotores (ANA-Vinci) do aeroporto civil na Base Aérea do Montijo.</p>	<p>AHD, considerando não viável de acordo com os critérios de viabilidade técnico-científicos adotados. (Relatório Fase I – Reconhecimento e Triagem, Páginas 49-50)</p> <p>Um dos critérios de viabilidade técnico-científicos adotado consistiu na afetação de áreas classificadas, em hectares, independentemente das condições que apresentam.</p>
	<p>O mouchão da Póvoa tem uma área total de 810ha, com a parcela dentro de dique ascendendo a 420ha (51,9%). Este mouchão estava abandonado quando em 2016 ocorreu uma derrocada parcial do dique, cuja extensão foi aumentando com o passar do tempo. O mouchão ficou sujeito ao vaivém das marés de entrada-saída, que arrastou a camada de solo agrícola e salinizou a camada-base. Em Alverca, da necessária área de 160h, a maioria (120ha) tem o habitat destruído. Em consequência da destruição do habitat, a hierarquização do estuário do Tejo por zonas em função da respetiva sensibilidade ambiental de cada uma está alterada.”</p>	<p>O mouchão da Póvoa interseta com áreas classificadas que integram a Rede Natura 2000, Rede Nacional de Áreas Protegidas e demais áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado português (Sítios RAMSAR).</p> <p>O relatório da Fase I – Reconhecimento e Triagem identificou razões para a exclusão da Opção Estratégica Alverca + AHD, considerando não viável de acordo com os critérios de viabilidade técnico-científicos adotados. (Relatório Fase I – Reconhecimento e Triagem, Páginas 49-50)</p> <p>Um dos critérios de viabilidade técnico científicos adotado foi a afetação de áreas classificadas, em hectares, independentemente das condições que apresentam.</p>
	<p>A solução HUB Alverca-Portela, que foi erradamente considerada pela CTI como uma vulgar solução dual de aeroportos desligados entre si é, na realidade, uma inovação mundial, o que significa, por inerência, que é uma solução sem opções alternativas. Só por esta razão ela teria de ser admitida.”</p>	<p>Comentário especulativo, falso e sem fundamentação. A solução de projeto, foi reconhecida pela CTI como inovadora, criativa, e não foi esse facto que motivou a sua exclusão. É uma solução de projeto interessante no local errado</p> <p>Não se entende a vantagem que parecem sugerir de não ter soluções alternativas.</p>
	<p>O interesse nacional da ampliação da capacidade aeroportuária de Lisboa é inquestionável e justifica que o mouchão da Póvoa em área protegida, mesmo no seu estado original, pudesse ser usado no projeto público de ampliação</p>	<p>A Diretiva Habitats (Diretiva n.º 92/43/CEE, de 21 de maio) e a Diretiva Aves (Diretiva n.º 2009/147/CE, de 30 de novembro), estabelecem que podem ser aprovados projetos, em áreas classificadas, quando não exista soluções alternativas. O artigo 9.º, alínea a) da Diretiva Aves (Diretiva</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>comercial do aeroporto Alverca-Embraer, bastando o acerto de contrapartidas ambientais com as entidades europeias.</p> <p>A ampliação do aeroporto privado Hamburgo-Airbus em área protegida até mais sensível, o qual, pela sua pertinência para a avaliação do mouchão da Póvoa.</p>	<p>n.º 2009/147/CE, de 30 de novembro), estabelece que os Estado-Membros podem derrogar os artigos 5.º a 8.º, se não existir outra solução satisfatória, com determinados fundamentos.</p> <p>Portugal transpõe a Diretiva 2013/17/UE DO CONSELHO que alterou a Diretiva 2009/147/CE através do DL 156.ºA de 2013.</p> <p>O relatório da Fase I – Reconhecimento e Triagem estipulou a avaliação de oito opções estratégicas, opções alternativas a Alverca + AHD.</p>
	<p>Se o projeto não tiver soluções alternativas (de semelhante de semelhante custo ou benefício) e não precisar de dinheiros comunitários, as razões de saúde humana e segurança (<i>safety</i>) podem, sem mais, justificar o uso de uma área protegida.</p>	<p>A Diretiva Habitats (Diretiva n.º 92/43/CEE, de 21 de maio) e a Diretiva Aves (Diretiva n.º 2009/147/CE, de 30 de novembro), estabelecem que podem ser aprovados projetos, em áreas classificadas, quando não exista soluções alternativas. O artigo 9.º, alínea a) da Diretiva Aves (Diretiva n.º 2009/147/CE, de 30 de novembro), estabelece que os Estado-Membros podem derrogar os artigos 5.º a 8.º, se não existir outra solução satisfatória, com determinados fundamentos.</p> <p>Portugal transpõe a Diretiva 2013/17/UE DO CONSELHO que alterou a Diretiva 2009/147/CE através do DL 156.ºA de 2013.</p> <p>O relatório da Fase I – Reconhecimento e Triagem estipulou a avaliação de oito opções estratégicas, opções alternativas a Alverca + AHD.</p>
	<p>“O contrato admite alternativas da concessionária com solução dual, bem como alternativas do concedente caso a da concessionária se revele inadequada. A concessionária Vinci assinou aditamento ao contrato que ratifica que o montante máximo disponível para financiar o aumento de capacidade aeroportuária sem fundos públicos é, em números redondos, de mil e quatrocentos milhões de euros” (p. 31)</p>	<p>O contrato prevê, como via para a expansão aeroportuária, o procedimento do NAL. O NAL é um aeroporto único, no desenho do contrato. Ver cláusula 1.ª do contrato de concessão. Como pode ver no ponto 3.2.3.1 do Relatório Síntese, “o NAL está caracterizado contratualmente como uma opção unitária, até pela forma literal como é referido nas cláusulas do contrato – cfr. as cláusulas 5.2 (a), 45.3, 46.1.(a), 46.1 (b) e 50.1. [n.ºs 40 e 41]”. O que não significa</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
		<p>que outras opções, designadamente opções duais, não consigam ser enquadradas no contrato, conforme se pode ler no mesmo ponto: “na Alternativa da Concessionária para o NAL se encontram vários indícios quanto à possibilidade de ser adotada uma solução que não implique necessariamente o encerramento do AHD”60. [n.ºs 43 e 44]”. O contrato admite a opção do concedente quando se esgotarem os procedimentos do NAL e da Alternativa da Concessionária. Admite ainda que, fora da constrição territorial, o Estado possa atuar sem dar preferência à concessionária.</p> <p>O valor a que se refere o participante resulta do que se encontrava estipulado no Acordo Complementar n.º 2 ao Memorando de entendimento de 15 de fevereiro de 2017. Este acordo complementar previa no anexo financeiro, ponto l. a - investimento no AHD, três parcelas que somam 900 M€; e no ponto h. entre 2019 e 2022, 517M€, do que resulta pouco mais de mil e quatrocentos milhões de euros. Mas este documento e os demais que com ele se relacionam, diziam respeito ao processo negocial que caducou.</p> <p><u>Volta a sublinhar-se que não há conhecimento de qualquer alteração/aditamento ao contrato nem de qualquer compromisso relevante ou em vigor. A CTI trabalhou com a versão do Contrato disponibilizada como estando em vigor. O processo negocial com vista à expansão aeroportuária encetado em 2017 caducou em 12 de abril de 2021.</u></p>
	<p>Indica que entre as alternativas que se apresentem para uma escolha concreta, a escolha não tem obrigatoriamente de recair sobre a alternativa que afeta menos a zona em causa. Pelo contrário, a escolha implica uma ponderação entre a afetação da ZPE e as razões de reconhecido interesse público pertinentes.</p> <p>Afirma que “o que é decisivo, portanto, é saber se as razões imperativas de reconhecido interesse público exigem, precisamente, a concretização desta alternativa ou se, pelo</p>	<p>A Diretiva Habitats (Diretiva n.º 92/43/CEE, de 21 de maio) e a Diretiva Aves (Diretiva n.º 2009/147/CE, de 30 de novembro), estabelecem que podem ser aprovados projetos, em áreas classificadas, quando não exista soluções alternativas. O artigo 9.º, alínea a) da Diretiva Aves (Diretiva n.º 2009/147/CE, de 30 de novembro), estabelece que os Estado-Membros podem derrogar os artigos 5,º a 8.º, se não existir outra solução satisfatória, com determinados fundamentos.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>contrário, podem ser satisfeitas através de outra alternativa que afete menos a ZPE. Esta comparação implica que as várias alternativas que se apresentam para uma escolha concreta sejam avaliadas relativamente ao seu impacto no sítio em causa e à luz das razões de interesse público pertinentes, com base em critérios científicos comparáveis.”</p>	<p>Portugal transpôs a Diretiva 2013/17/UE DO CONSELHO que alterou a Diretiva 2009/147/CE através do DL 156.ºA de 2013.</p> <p>O relatório da Fase I – Reconhecimento e Triagem estipulou a avaliação de oito opções estratégicas, opções alternativas a Alverca + AHD.</p>
	<p>No estuário do Tejo, 99% das aves estão na margem sul, o que foi confirmado por contagem da Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves (SPEA). Esta entidade independente realizou contagem das aves no estuário, a qual publicou no Anuário Ornitológico 2009-2010 e cujo resultado se apresenta abaixo, em representação esquemática por zonas para melhor perceção do grande distanciamento de Alverca em relação às concentrações de aves.</p> <p>Comprova que, no estuário do Tejo, os refúgios de aves estão todos do lado esquerdo do canal de navegação, na distante margem sul, a qual concentra acima de 99% das aves. O nº de aves era tão baixo em Alverca que até a SPEA declarou não valer a pena continuar com contagens neste local.</p> <p>Deste modo, a nova pista ALVERCA 03-21 e as respetivas trajetórias dos dois lados, não perturbam aves e o risco de com elas colidir é muito baixo.</p>	<p>Comentário especulativo, carece de fundamentação e é contraditório com o que afirmam anteriormente.</p> <p>Acerca do Mouchão da Póvoa afirma-se que <i>“O retorno ao anterior uso agrícola está inviabilizado, o que o próprio Instituto de Conservação da Natureza reconheceu ao mudar o seu uso para “refúgio de aves”.</i>”</p> <p>Como já mencionado, a opção estratégica Alverca + AHD intersesta com várias áreas classificadas, correspondentes ao Estuário do Tejo. O Estuário do Tejo é também considerado uma Áreas Importantes para as Aves ou IBAs (<i>Important Bird Areas</i>). As IBAs são locais prioritários para a conservação das aves em perigo.</p> <p>No Anuário Ornitológico 2009-2010 é alertado <i>“que parte das aves poderão utilizar como refúgio de preia-mar as zonas de sapal do alto estuário e os mouchões, áreas que são apenas possíveis de monitorizar a partir do rio, não integrando, portanto, os resultados deste programa de monitorização. Esta falha na metodologia deverá afetar de forma diferente as estimativas das várias espécies de aves aquáticas, mas contribui certamente para uma subestimação dos efetivos populacionais de limícolas e, sobretudo, de anatídeos”.</i></p>
	<p>Mega soluções de raiz são algo muito diferente de uma solução dual. A sua complexidade processual em impacto territorial e em impacte ambiental é muito mais elevada e incerta do que nas consolidadas infraestruturas existentes.</p> <p>Usa o exemplo da ampliação do aeroporto Hamburgo Airbus, inspiração macro da ampliação Alverca-Embraer, onde o</p>	<p>O relatório da CTI apresenta todas as fundamentações que refutam esta afirmação.</p> <p>A própria Junta de Freguesia de Alverca recusa a proposta, o que diz muito sobre os impactos territoriais da mesma.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>atravessamento da pista é em aterro. No caso de Alverca consegue-se um aeroporto com uma área que é o dobro do aeroporto em Hamburgo com um impacto inferior em área afetada e, ainda, mantendo o fluxo de água.</p> <p>Comenta que só no desadequado método de cones para avaliação do nº de pessoas afetadas é que os aeroportos em Alverca e Portela podem ser parecidos. Na realidade, a pista de Alverca só tem população de um lado (terra) e, mesmo dela, está afastada cerca de dois quilómetros. E, ainda, por rodar a pista, as trajetórias sobrevoam água em mais de sete quilómetros dos dois lados. E, também, a margem ribeirinha é quase toda ela ocupada por instalações industriais (como a Cimpor) e logísticas.</p> <p>Em conjunto, estas medidas (de mitigação apresentadas na pág.39 do parecer) farão com que a redução no número de pessoas afetadas seja francamente superior aos melhores casos conhecidos. Tudo isto só é possível por Alverca ter pista de 4.000m com trajetórias sobre água dos dois lados.</p> <p>O que não foi avaliado: Contrato de concessão ANA-Vinci, Custo e Prazo (p. 42)</p> <p>a) A fronteira física da concessão é o raio de 75km com centro no aeroporto da Portela. Assim, está contratualizado o que é dentro ou fora da esfera da concessão. É inquestionável que a eventual avaliação de uma solução aeroportuária fora da fronteira da concessão não deve, nem pode, sequer ser misturada ou ser causa de qualquer decisão no que respeita às que estão dentro, face ao seu muito diferente substrato contratual.</p> <p>O contrato dá o direito a “Alternativa da concessionária ao NAL”, tendo a VINCI proposto a solução HUB Portela + Montijo “low cost” com um custo de 1.400M€, a qual subiu a referencial após o respetivo aditamento ao corpo do contrato (p. 42)</p>	<p>A opção avaliada em sede de trabalho de triagem revela que grande parte da área de implantação proposta por Alverca desenvolve-se em cima do mouchão. Com impactes ambientais significativos.</p> <p>A informação populacional usada na avaliação foi obtida através do cruzamento das sub-seções estatísticas dos censos de 2021.</p> <p>O facto das pistas se desenvolverem sobre água revela o potencial para a ocorrência de impactes negativos muito significativos sobre a avifauna.</p> <p>A análise factual contida no Parecer B e acolhida nas pp. 20 e ss. (em particular) do Relatório Síntese do PT6 evidenciam um procedimento de expansão aeroportuária iniciado em 2017, com sucessivos passos procedimentais. “A 12/4/2021, a Concessionária comunicou ao Concedente que entendia que o processo comercial se extinguiria, por caducidade”.Donde se conclui que, no presente, não existe nenhum acordo para a solução MTJ, tanto quanto documentalmente sabe a CTI. Acresce que a DIA condicional, após pedido renovação, foi indeferido, tendo caducado, sendo tal facto público e notório.</p> <p>A CTI trabalhou com a versão em vigor do Contrato que não contém tal adicional.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
ARS-LVT	Não foi considerado o Plano Nacional de Saúde (slides 28 e 9 do RNT);	O QRE inclui políticas que tenham relevância, como orientações estratégicas, para o objeto de avaliação, mas não vislumbramos a relevância do PNS para uma decisão sobre o aumento da capacidade aeroportuária
	As propostas apresentadas pela CTI parecem ser adequadas, deixando obviamente a decisão, ao Governo português, pelo que este Serviço emite parecer favorável ao Relatório Ambiental do Novo Aeroporto de Lisboa.	Agradecemos o comentário
	<p>incluir no Quadro 6, Relevância do Quadro de Referência Estratégico por FCD os seguintes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Documento de Referência Internacional: Regulamento Sanitário Internacional, publicado no Diário da República na 1ª série, nº16, de 23 de janeiro de 2008, que preconiza nos anexos 1 e 5, o estabelecimento de programas de vigilância e controlo de vetores no perímetro de portos e aeroportos;</li> <li>-Documento de Referência Nacional: Plano de contingência de saúde sazonal – módulo Inverno 2022-23; Plano de contingência para a resposta sazonal em saúde – referencial técnico Verão 2023</li> <li>-Documento de Referência Regional: Planos Locais de Saúde dos municípios na área de influência das opções estratégicas</li> </ul>	O QRE inclui políticas que tenham relevância, como orientações estratégicas, para o objeto de avaliação, mas não vislumbramos a relevância dos documentos sugeridos para uma decisão sobre o aumento da capacidade aeroportuária
	Sobre aos Quadros de Avaliação Estratégica – Objectivos, critérios de avaliação e indicadores por FCD – Quadro 8-considera: Relativamente ao FCD 3 e relativamente ao critério de população afectada, de acordo com a definição de recetor sensível no Regulamento Geral do Ruído deve ser revisto o indicador “ <i>Nr de escolas e hospitais expostas ao ruído</i> ”, de modo a incluir outros edifícios prestadores de cuidados de saúde, estruturas residenciais para pessoas idosas (ERPI) e espaços de lazer com utilização humana;	A informação utilizada para a identificação das escolas e hospitais provém do openstreetmap que identifica todos os edifícios que prestam cuidados de saúde. Em todo o caso os indicadores foram já definidos na fase 2 da AAE
	Sugere reformulação do indicador “Nr de pessoas residentes e presentes expostos à poluição do ar gerada (Nox e Pm10) pela actividade aeronáutica (nrº)” para incluir concentração de	A análise foi realizada para PM2.5. A designação do indicador será corrigida.



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>partículas inaláveis PM2.5 de acordo com os documentos da OMS</p> <p>Nos critérios de avaliação de riscos sugere criar um indicador inerente às alterações climáticas, relacionado com as ocorrências de ondas de calor e vagas de frio, e a temática a proliferação de vetores transmissores de doenças.</p>	<p>As ondas de calor e vagas de frio não são considerados critérios de seleção entre locais situados a tão pouca distância entre si.</p>
<p>BA6 Sim</p>	<p>- Contrariamente ao Relatório do LNEC de 2008 (que avaliou 7 FCDs) agora, apesar de também considerarem ser importante para o Aeroporto. Mas nalgumas Acessibilidades a construir, refere “não são por causa do Aeroporto, mas sim por causa do Plano Ferroviário Nacional”. P.ex., agora já não é necessário o “shuttle” ferroviário para servir o CTA ?</p> <p>Que se têm que fazer infraestruturas de Transportes, como p.ex. a TTT (Terceira Travessia do Estuário do Tejo)” que prioritariamente deve ser feita com o Túnel Algés-Trafaria, que o próprio LNEC considerou prioritário (dado que cerca de 70% da População da Península de Setúbal reside na parte Oeste, e a maioria tem que diariamente atravessar para a Grande Lisboa; E ser muito mais barato que uma TTT na zona da PGV (Ponte Vasco da Gama).</p> <p>Dos critérios “de máxima relevância” da 1a Fase, definidos pela CTI 1o Critério) “PROXIMIDADE” (integrado no FCD2 da 2a Fase)</p> <p>A média europeia (conforme confirmado pela CTI) é 22 km</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Grande fator de Competitividade do AHD é estar dentro do perímetro da Cidade de Lisboa ; . O MTJ já está a 26km (+ 4 km) do centro de Lisboa ;</li> <li>. Em relação ao CTA a CTI refere 41 km, quando na realidade são 62 km ;</li> <li>. Em relação a Santarém 95 km.</li> </ul> <p>Não pesando bem este importante fator, a CTI favorece CTA e Santarém,</p> <p>penalizando relativamente, o AHD e MTJ</p>	<p>Ao contrário do que é referido, cada modo de transporte – designadamente o fluvial para as OE envolvendo o Montijo – foi efetivamente estudado e considerado separadamente.</p> <p>A crítica que o fator “proximidade” não foi devidamente considerado na AAE é manifestamente injusta. Com efeito, não obstante as dificuldades de acesso ferroviário, que aliás nem constavam dos documentos fornecidos pela ANA enquanto promotor desta localização aeroportuária, o FCD2 – Acessibilidades e Território, coloca, no cômputo global, as OE baseadas no Montijo nos primeiros lugares.</p> <p>Ainda a este propósito, e face à crítica que o FCD2 deveria ter maior ponderação, devemos esclarecer que cabe ao decisor político atribuir pesos diferenciados aos diversos FCD, e à CTI, enquanto Comissão Técnica Independente, analisar e quantificar (ou qualificar) objetivamente cada um daqueles fatores através de critérios de avaliação e indicadores específicos.</p> <p>O projeto de expansão do MST ao Montijo é apenas uma intenção muito recente do governo que decidiu avançar com estudos exploratórios. Com efeito, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 41/2023 que aprova um conjunto de medidas tendo em vista a concretização do Projeto do Arco Ribeirinho Sul, e no que se refere ao projeto de expansão do MST apenas refere “Estudar a viabilidade técnica, jurídica e financeira do desenvolvimento das 2.ª (Corroios-Fogueteiro) e 3.ª (Fogueteiro -Seixal -Barreiro) fases do Metro Sul do Tejo, bem como estudar o alargamento e contratualização aos territórios da Costa de Caparica e Alcochete, com a</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Tempos atuais de viagens terrestre: CTA vs MTJ, em relação à Área M. Lisboa</p> <p>O CTA - Fica a mais de 1 hora de 5 Concelhos, e nenhum a menos de 30 minutos;</p> <p>O MTJ - Nenhum Concelho está a mais 1 hora, e a menos de 1/2 hora de 7 Concelhos.</p> <p>Será que a maior vantagem da BA6, a Proximidade, reconhecida pela Coordenadora-Geral da CTI, como “muito importante”, foi merecidamente avaliada ?</p> <p>2o Critério) “INFRAESTRUTURAS rodo ferroviárias existentes ou planeadas (Sim/Não)” (também integrado no FCD 2 da 2a Fase)</p> <p>O que justifica que este FCD 2 deva ter mais ponderação.</p> <p>A CTI não avalia de forma correta a maior parte dos Acessos ao MTJ, favorecendo</p> <p>(relativamente) outras localizações. Assim :</p> <p>Na 2a fase, a CTI não considerou o modo fluvial, em que o MTJ é a única localização com esta valência. Mas alertada por este Movimento integrou-o nesta 3a fase. Mas dados erradamente misturados com o modo comboio, quando o devia fazer em separado, não valorizando devidamente a ligação fluvial.</p> <p>O transporte Fluvial :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Oferece viagens deslumbrantes que se podem considerar excelentes “cartões de visita”;</li> <li>- Usa embarcações com lotação de 500 Pax, tendo maior capacidade de transporte, que o comboio (300 Pax);</li> <li>- Permite ligar (em 20 minutos) aos 2 Interfaces de Transportes mais importantes de Portugal (Cais do Sodré, e Esto Oriente através da “Porta do Tejo”). 2 pontos centrais de Lisboa, nomeadamente: Cais do Sodré, com ligação ao Metro de Lisboa, e à Linha de Cascais. Estação do Oriente, ligando ao Metro de Lisboa; às Linhas ferroviárias: Azambuja, Sintra e</li> </ul>	<p>consequente renegociação dos Termos das Bases da Concessão [...]”</p> <p>Já no que se refere à possível reativação do Ramal Ferroviário do Montijo (aspeto omissa na documentação fornecida pela ANA enquanto promotora das soluções Montijo), o RA propõe uma solução alternativa de ramal que permitiria semelhante funcionalidade.</p> <p>O Ramal de Montijo saía do Pinhal Novo em direção a Oeste ligando ao Centro do Montijo. Embora o canal esteja preservado, sendo atualmente uma “ecopista”, encontra-se maioritariamente numa zona urbanizada. Adicionalmente trata-se de um canal preparado para via única e a estação terminal, em pleno centro, é distante da localização aeroportuária, não se afigurando facilmente viável o seu prolongamento.</p> <p>Embora se reconheça no RA que o automóvel é ainda o modo dominante de acesso ao aeroporto na maioria dos países europeus, isso não quer dizer que os outros modos de transporte, designadamente o ferroviário, não devam ser incentivados. Aliás a este respeito, a política europeia de transportes (RTE-T) é bem clara no que se refere à articulação física e funcional das grandes redes transeuropeias (rodo e ferroviárias) com os grandes portos e aeroportos, em particular quando servem as grandes capitais europeias, como é o caso de Lisboa.</p> <p>As referências ao CTA merecem da nossa parte o seguinte comentário. Os estudos desenvolvidos em 2008 pelo LNEC (que incluíam a possibilidade de construção de um shuttle ferroviário) realizaram-se na ausência de um PFN que, como é sabido, só recentemente foi concluído e consolidado com a conclusão da consulta pública.</p> <p>Deste modo, no presente, temos não só de considerar a rede ferroviária existente, projetada e programada naquele Plano (incluindo os modos CV e AV), como não podemos,</p>



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Oeste, Norte, Beira Baixa e Beira Alta. E Autocarros Expresso, que ligam todas as capitais de Distrito e outras localizações no Continente.</p> <p>Ao não lhe dar importância, a CTI não permite evidenciar devidamente a importância desta ligação (Fluvial) a Lisboa;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A CTI não considera a projetada expansão do MTS (Metro Transporte do Sul), agora em modo Metrobus que permite ligar o MTS ao MTJ, e servir todo o Arco Ribeirinho Sul, desde Almada até Alcochete, e aos Terminais Fluviais do Arco Ribeirinho Sul;</li> <li>- A CTI não considera a possibilidade de se re-ativar o antigo ramal ferroviário do Montijo, re- ligando a BA6 (MTJ) ao “Entroncamento Ferroviário do Sul” (no Pinhal Novo) com ligações ferroviárias a : Setúbal, Alentejo Central, Espanha, Algarve, Ponte “25A” ligando a Lisboa.</li> </ul> <p>Mas considera uma desnecessária ligação ferroviária até AVF, implicando forte custo em Acessibilidades, penalizando desnecessariamente as OEs com MTJ;</p> <p>A CTI na opção Montijo HUB + AHD, considera poder ter ligação ferroviária. Porque não o contempla na Opção Montijo Complementar ?</p> <p>Existem aeroportos Internacionais sem comboio, como p.ex. o atual maior Aeroporto do Mundo (Istambul Airport) com capacidade para 150 milhões de Passageiro/ano. E outros sem Metro;</p> <p>Nos aeroportos em que existe comboio, como p.ex. o mais movimentado da Europa, só cerca de 28 % dos Passageiros utilizam o comboio. E a média Europeia é só 30%.</p> <p>A maioria dos Passageiros prefere usar alternativas com horários mais flexíveis e capilares, usando as vias Rodoviárias. Que permitem: maior comodidade no transporte de bagagens; garantir serviços 24h; transportando-os a mais locais; não necessitando de esperas no Aeroporto.</p>	<p>nem devemos, imputar a qualquer localização aeroportuária as ligações que estão previstas no PFN que tem mecanismos próprios de financiamento.</p> <p>Relativamente a Vendas Novas, e sem questionar as suas boas acessibilidades rodoviárias, temos, no entanto, de questionar a afirmação que o CTA não possui, igualmente, bons acessos rodoviários como claramente demonstrado no RA e no Relatório Síntese Acessibilidades do PT3. Ainda neste ponto temos de reafirmar as diferenças significativas de custo por quilómetro da construção das ligações ao MTJ e ao CTA.</p> <p>Como referido no Anexo ao Relatório Síntese do PT3 (Relatório 2 do ICS), a estimativa de custos das soluções referentes às acessibilidades, ao nível de Programa Preliminar, assumiram um conjunto de pressupostos que decorrem da análise realizada relativamente às características e necessidades para os diferentes acessos, tendo por base obras de âmbito e dimensão similar e valores de referência existentes para este tipo de intervenções. Os valores globais estimados tiveram em consideração a tipologia de trabalhos a realizar, designadamente zonas em aterro, viaduto ou enterradas e os custos associados à materialização de pontos singulares, como passagens superiores, passagens inferiores, nós de acesso e enlaces, respetivamente para as soluções rodo e ferroviárias, e estações ferroviárias. Deste modo, a comparação em termos de custos não pode ser analisada através do custo/km.</p> <p>Como já referido, embora o canal do Ramal de Montijo esteja preservado, sendo atualmente uma “ecopista”, encontra-se maioritariamente numa zona urbanizada. Adicionalmente trata-se de um canal preparado para via única e a estação terminal, em pleno centro, é distante da localização aeroportuária, não se afigurando facilmente viável o seu prolongamento.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Preferindo por isto usarem : Transportes Particulares, Rent a Car, Táxis, UBER, Autocarros. Facilitado pela atual Transição Energética nos veículos automóveis, que está a minimizar o problema Ambiental.</p> <p>Porque não consideram analisar também, de forma detalhada, as importantes ligações Rodoviárias próximas do MTJ, nomeadamente :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A PVG (Ponte Vasco da Gama) (com capacidade aumentada) que permite ligar a: <ul style="list-style-type: none"> <li>. Lisboa-Leste, Loures, e o AHD por Autocarros Navette em 20 minutos (só 4% precisam de ir para o AHD). Para prestar estes serviços, estima-se que, face às lotações dos aviões e às suas cadências, 4 Autocarros-Navette cheguem para prestar este serviço;</li> <li>. CRIL (ligando aos Concelhos de Odivelas e Amadora);</li> <li>. A A1 (ligando a Vila Franca de Xira, Centro e Norte) e A8 (a Oeste);</li> <li>- A A12 :</li> </ul> </li> <li>Ligando ao Pinhal Novo, e à maior distribuidora de tráfego rodoviário de Portugal – <ul style="list-style-type: none"> <li>. a A2 - que por sua vez liga ao sul da Península de Setúbal e Concelhos dos Distritos de Setúbal a sul; Beja; Faro. E à A6 (ligando aos Distritos de Évora e Portalegre, e Espanha);</li> <li>. da A2 à A13 (no maior nó de Portugal – Marateca - permite ligar às Regiões: Centro e Norte, pela A10 para o Oeste);</li> </ul> </li> <li>- A A33 (recentemente aumentada a sua capacidade), que serve: <ul style="list-style-type: none"> <li>. Os Concelhos do Arco Ribeirinho Sul, e Sesimbra ;</li> <li>. A P25A, que liga a Lisboa-Oeste; pela A5 a: Oeiras e Cascais; o IC19 para Sintra, Mafra;</li> <li>. Na OE2, a CTI mistura as opções: MTJHub + AHD com MTJ único ?</li> </ul> </li> </ul>	<p>Quanto aos comentários relativos ao cálculo da Pegada Carbónica das deslocações diárias dos passageiros para as diversas localizações aeroportuárias, efetivamente os gráficos apresentados no RA apontam para um efeito da distância, embora não proporcional. Na verdade, os valores de emissões acabam por ser mitigados nas deslocações para as localizações aeroportuárias mais afastadas de Lisboa devido a um fenómeno devidamente tratado na literatura da especialidade que é a propensão das pessoas utilizarem mais os transportes públicos disponíveis (autocarro ou comboio) à medida que aumentam as distâncias a vencer.</p> <p>Por último, a referência à coesão territorial não atende às explicações dadas nos relatórios síntese e anexos do PT3 relativamente ao cálculo deste indicador, que são explícitas (ver p. 67-68 do Relatório Síntese do PT3). Para além disso, os números apresentados para a escala nacional não correspondem de facto a essa escala, mas antes aos valores combinados das duas escalas: <math>[(\text{nacional} + \text{regional}) / 2]</math>, ver Tab. 18, p. 68 do Relatório Síntese do PT3 . A propósito, verificamos uma troca na legenda desta tabela que será devidamente corrigida na versão final deste relatório.</p> <p>Note-se que a escala regional, não diz respeito à região em torno de cada localização, mas antes à posição de cada localização face à Região de Lisboa e Vale do Tejo, representada pelas suas sedes de concelho e respetivas populações. Nesse sentido, é fácil perceber porque CTA apresenta um valor mais alto do que VNO, no que diz respeito à coesão territorial à escala regional. Com efeito, VNO é claramente mais periférico do que CTA em relação à RLVT.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Em relação ao CTA :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. “Alcochete a 38 km de Lisboa”, depois corrigido para 42 km / 39 min. E mesmo assim, os 42 km são só até à entrada da PVG (até ao Marquês de Pombal são 62 km) ;</li> <li>. No CTA considera Ferroviário, que não existe. Afinal esta acessibilidade também se deve ao Aeroporto.</li> <li>. Faltando assim incluir os custos com Acessibilidades (grande parte devido ao Aeroporto) que, a valores de 2017 eram 2,7 B€. E agora a CTI não quer incluir, quando em 2008 foi incluído pelo próprio LNEC ?</li> <li>. Não está incluída a necessidade de um “shuttle” ferroviário, específico para o Aeroporto, que era considerado pelo LNEC, em 2008 ?</li> </ul> <p>No que se refere a Vendas Novas:</p> <p>A CTI parece também não considerar, de forma adequada, as OEs VNO, no que se refere ao facto desta se encontrar só a 5km/2,5 min do maior Nó Rodoviário de Portugal, incluindo AEs nomeadamente:</p> <p>A A6 para o Interior ligando aos Distritos de Évora e Portalegre a Espanha do 4 Alentejos (Alto, Central, Baixo) e o Alentejo Litoral; a Península de Setúbal através da Grande Distribuidora Rodoviária que constitui a A2, ligando separadamente à PVG e P25A (evitando congestionar a A33) e o Algarve.</p> <p>Tem acesso direto à A33 que liga às regiões Oeste e Norte, o que antevê a não necessidade de mais Acessibilidades. Vendas Novas tem ainda acesso direto ao comboio, ligando a: Espanha, Sines, Lisboa, Norte, Sul.</p> <p>O contrário do CTA que precisa de todas as Acessibilidades.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Como é possível o Custo/km da rodovia ser 84% mais caro na MTJ do que na CTA ? . Porque o no km Ferrovia é diferente na MTJ, consoante seja : AV, CV ou AV+CV ?</li> </ul>	

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>. Porquê não aproveitar o espaço-canal do ex-Ramal do Montijo, fazendo menos km ? O maior Aeroporto do Mundo não tem comboio, só Metro</p> <p>. Não chega ligar MTJ ao Pinhal Novo por Metrobus ?. A maioria dos Pax vão de barco, ou Autocarro pela PVG, E com as excelentes vias rodoviárias a Sul, para quê um AVF ?</p> <p>Pegada Carbónica :</p> <p>Só na construção, os impactes negativo no CT são muito superiores aos da BA6.</p> <p>Quanto mais, distante de Lisboa (e restantes Concelhos da Área Metropolitana de Lisboa) maior será a pegada carbónica ao longo da vida útil do aeroporto.</p> <p>A maior distância do CT (em relação à BA6) naturalmente que durante o período de vida útil do Aeroporto, será muito maior no CT.</p> <p>Como é possível :</p> <p>. Aproximarem este factor, entre MTJ e CTA, quando a realidade demonstra que a sua diferença é muito maior, a favor do MTJ ;</p> <p>. A diferença entre o CTA e VNO ser tão grande, na VNO, onde já existem extraordinárias Acessibilidades, e só por 10km/5min a mais na ligação a Lisboa ?</p> <p>Coesão Territorial</p> <p>Escalas Nacional : AHD 1,12; MTJ 1,06; CTA 1,07; VNO 0,99 Escala Regional : MTJ 1,18; CTA 1,15; VNO 0,97</p> <p>Penalizando o VNO, que serve muito melhor o Interior, favorecendo o CTA, com menor impacto .</p>	
BA6 Não	<p>Afirma, no caso da inclusão do Montijo como aeroporto complementar os motivos de rejeição são óbvios: não retira o aeroporto Humberto Delgado de dentro da cidade de Lisboa. Os riscos de segurança para as populações de Lisboa e Loures que habitam nas zonas afectadas pelos cones de</p>	<p>A metodologia utilizada na AAE acabou por corroborar o referido comentário ao ter melhor classificado as duas opções estratégicas que apontam ao desmantelamento do aeroporto da Portela, também por motivos de afetação da população</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>aproximação e afastamento da Portela deviam ter tido maior atenção por parte da CTI;</p> <p>O Relatório Ambiental não aborda, de modo sistemático, o custo dos prejuízos para a saúde de centenas de milhares de cidadãos. Sendo certo, técnica e cientificamente, que não existem aeroportos sem “custos” ambientais o que importa é decidir sobre os factores que menos prejuízos provocam, directa e indirectamente. A opção Portela+Montijo é, também, desse ponto de vista a opção a ser liminarmente rejeitada</p> <p>Está por esclarecer quais seriam os custos para a saúde e o ambiente que resultariam da prevalência de uma solução que mantenha, sem fim à vista, o aeroporto Humberto Delgado acompanhado de qualquer outro complementar.</p>	
BestWeather	<p>a) Deve ser introduzida uma regulação ao uso do espaço em torno do novo aeroporto para impedir excessiva suburbanização da região envolvente.</p> <p>O planeamento do território para a Península de Setúbal deve incorporar incentivos à densificação dos espaços urbanos classificados como zona urbana nos PDM’s, de forma a que as aldeias, vilas e cidades existentes possam crescer em densidade urbana, que é uma fórmula mais sustentável do ponto de vista ambiental e económico.</p> <p>Apoiar a densidade urbana e o ordenamento dos espaços urbanos, naturais, agrícolas e industriais irá reduzir os aumentos do custo de habitação e aumentar a qualidade ambiental e valor económico da região.</p> <p>Por outro lado, deve haver uma clara preservação dos principais corredores ecológicos e agrícolas.</p>	<p>Uma das recomendações da CTI é precisamente a tomada de medidas para que assim que seja escolhida a localização para um novo aeroporto de previna a instalação de novos edifícios e atividades vulneráveis aos efeitos do ruído, e poluição do ar, na área da pegada sonora e atmosférica. a adoção de medidas preventivas é um aspecto crítico a ser desenvolvido.</p> <p>Os fatores indicados são relevantes,mas têm de ser tratados no âmbito dos planos territoriais</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>b) Centrar a mobilidade de e para o Aeroporto na Ferrovia. O novo aeroporto deverá estar inserido num corredor ferroviário de elevada capacidade, com melhoria do eixo norte-sul através da Terceira Travessia sobre o Tejo e da Linha de Vendas Novas, e no eixo Este-Oeste com LAV Lisboa-Badajoz.</p> <p>Melhorias importantes nos sistemas suburbanos da AML também serão necessárias, com o anel suburbano sul, ligando o Seixal-Montijo-Alcochete por comboio, e com a variante suburbana entre Ericeira-Malveira-Loures-Lisboa</p>	<p>A CTI, no âmbito do trabalho desenvolvido pelo PT3 avaliou as acessibilidades a todas as opções, considerando todos os modos de transporte, inclusive as redes ferroviárias (Capítulo 6.2 do Relatório Ambiental)</p>
	<p>c) Inserir funcionalidades militares, de indústria aeronáutica e outras no projeto do Novo Aeroporto de Lisboa. De forma a libertar espaço da BA Montijo/Sintra/Alverca para requalificação urbana e ambiental.</p> <p>A concentração de funções económicas e estratégicas no novo aeroporto, dotando este de uma capacidade de expansão e de servir como polo de desenvolvimento, é fulcral.</p> <p>A libertação de espaço nas regiões urbanas permitirá acomodar mais população e requalificar áreas do território de forma a melhorar a qualidade de vida e a qualidade ambiental na Área Metropolitana de Lisboa.</p>	<p>O comentário fica registado, mas as sugestões devem ser tratadas a nível de projecto de execução</p>
	<p>d) O aeroporto novo deverá ser construído em breve, permitindo espaço de investimento à ANA e ao estado.</p> <p>Um início rápido da construção do novo aeroporto irá, por um lado, reduzir os "remendos" ao Humberto Delgado e por outro aproveitar o ciclo atual de apoios Europeus, permitindo mais espaço e folga para investimento quer da parte do estado quer da parte da ANA. Um novo aeroporto na AML irá também permitir um investimento sério no ordenamento e planeamento do território, beneficiando os pólos urbanos com intervenções de requalificação, valorização e melhoria dos sistemas de transporte, assim como melhor ordenamento dos espaços</p>	<p>Registamos o comentário. A CTI manifesta em vários pontos dos seus relatórios, a urgência fundamentada de tomar uma decisão e avançar com a construção de um novo aeroporto</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>económicos/industriais, permitindo desenvolvimento económico, social e melhoria na qualidade de vida.</p> <p>e) Descontinuar o Aeroporto Humberto Delgado. Urgente descontinuar a utilização do AHD, não só para tornar o novo aeroporto competitivo, como para libertar Lisboa da poluição sonora e do ar, e do risco de ter um aeroporto com apenas uma pista e um cone de aproximação e de descolagem que abarca estruturas importantes como a Ponte 25 de Abril, o Hospital de Santa Maria, a Assembleia da República e até a base naval do Alfeite.</p>	<p>Agradecemos este comentário, com o qual, na generalidade, concordamos. Importa contudo não esquecer que o AHD tem também associado um ecossistema social económico de elevado valor para a cidade, pelo que a sua descontinuação deverá ser conduzida com cautela e de forma progressiva.</p>
Cidadãos por Lisboa	<p>Aponta as consequências danosas para a saúde da exposição vinda da atividade do AHD, sem, no entanto, recomendações para o PT4. Deixa recomendações no sentido da defesa do interesse público, desmantelamento do AHD e e necessidade de debater o PDM de Lisboa.</p>	<p>Agradece o comentário. O RA já incorporou estas considerações sendo tal refletido nas opções melhor classificadas</p>
	<p>Indica que a existência de uma infraestrutura deste calibre é sempre profundamente perturbadora da vida das populações, do ambiente e ecossistemas, particularmente da avifauna. Sem recomendações para o PT4.</p>	<p>Regista-se e agradece-se o comentário</p>
	<p>a inequívoca e imperiosa necessidade da desativação progressiva da Portela/Aeroporto Humberto Delgado;</p>	<p>Aspeto reconhecido no RA</p>
	<p>A defesa do interesse público e nacional, contra os interesses privados da concessionária aeroportuária “Vinci” e da posição que defendem;</p>	<p>Aspeto reconhecido no RA</p>
	<p>A promoção de medidas mitigadoras do impacto do funcionamento do atual aeroporto como o fim dos voos noturnos;</p>	<p>Faz parte do relatório de curto prazo</p>
CGTP	<p>Apoia como solução mais adequada a construção, faseada, do Novo Aeroporto de Lisboa nos terrenos públicos do Campo de Tiro de “Alcochete”. Exigem que o Relatório final que vier a ser emitido, constitua um elemento determinante, não descartável, para o próximo governo adoptar na sua decisão.</p>	<p>Agradece-se o comentário</p>



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
Confederação do Turismo de Portugal CTP	<p>Assim, para esta Confederação, na óptica da gestão da linha do tempo, e das necessidades da economia no presente, mormente da do turismo (hoje o principal suporte da economia portuguesa), somente a solução dual responde a desiderato do desenvolvimento tão necessário, no presente, ao nosso País.</p> <p>Em face do exposto, a solução “Aeroporto Humberto Delgado + Montijo” é aquela que melhor combina a necessidade de reforço imediato da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa (curto prazo) com a cenarização de uma única eventual futura infraestrutura aeroportuária naquela Região (longo prazo).</p>	<p>A solução Montijo não permite expansão no longo prazo, para além de que a área de serviço aéreo AHD + MTJ, só comporta um máximo de 38 mvts/h no AHD e 24 Mvts no Montijo, de acordo com os estudos realizados pela NAV e pelo Eurocontrol. Num cenário de baixa procura admite-se que o MTJ possa ter capacidade para apenas 10 anos de vida útil, num cenário de procura elevada, terá capacidade apenas até 2029. Para mais detalhe ver relatório PACARL e Anexos</p>
DHL	<p>Reforça a importância de incorporar esta empresa em discussões activas sobre a logística para o novo aeroporto gostaríamos de participar de forma ativa num grupo de trabalho onde a logística possa dar o seu contributo para uma solução aeroportuária em Lisboa e consideramos necessário que se contacte com o sector de logística no seu conjunto para conhecer as necessidades reais e desafios que se enfrenta.</p>	<p>A CTI irá reforçar a recomendação de que os atores da logística sejam integrados na discussão, no seguimento da AAE</p>
Gabinete dos Vereadores do PCP – CM Lisboa	<p>Saúda as conclusões da CTI em particular em relação aos impactos na saúde do AHD.</p> <p>Incentivo à discussão ampla sobre o futuro dos terrenos do AHD uma vez desmantelado.</p>	<p>Quanto ao destino dos terrenos do AHD, a questão só se coloca com o fecho do mesmo. No que respeita aos terrenos situados no município de Lisboa, o PDM contém já soluções; nos que se situam em Loures, não. No Relatório incluir-se-á a sugestão de alteração do PDM de Loures de modo a ir ao encontro das preocupações ambientais e de saúde pública quando e se os terrenos deixarem de estar afetos ao aeroporto. (Cfr. anexo E do PT6 Relatório Síntese)</p>
Marinha do Tejo	<p>Finalmente, dizer também que a Marinha do Tejo teve oportunidade de ler atentamente o conjunto de documentos produzidos pela CTI, onde a qualidade, rigor e fundamentação das conclusões são uma constante. Nesse sentido, queríamos felicitar toda a equipa da CTI pelo trabalho desenvolvido, bem como, a liderança evidenciada pela Coordenadora-Geral Prof.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> do Rosário Partidário, trabalho esse que ficará com certeza</p>	<p>Agradecemos o comentário.</p>



Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	na história como uma referência para futuros projetos estruturantes para o nosso País.	
Ordem dos Arquitetos	Salienta, como tendência crítica, a importância para a sustentabilidade da construção, através do uso de soluções baseadas na natureza e de mecanismos de circularidade, que leva a uma menor afetação dos ecossistemas e recursos naturais circundantes.	Agradece o comentário, deve ser um elemento tido em consideração em fase do projeto e a avaliar em sede de AIA.
	Seria desejável, no FCD3 - Saúde Humana e Viabilidade Ambiental, incluir alguns indicadores decorrentes do objetivo 11 de desenvolvimento sustentável, para cada uma das opções estratégicas, como a capacidade de se controlar a dispersão urbana e o consumo do solo	Os objetivos de desenvolvimento sustentável já se encontram integrados, por exemplo, no QRE. A tabela 14 aponta precisamente o “ Contributo dos FCD para o cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável” O risco de dispersão urbana está assinalado de forma clara no RA
	A OA recomenda que se adotem as boas práticas de programação e execução do projeto, promovendo o interesse público, em termos de qualidade do ambiente urbano e de ordenamento do território, evitando fenómenos indesejados de pressão, dispersão e especulação sobre o solo.	Estão previstas medidas para evitar especulação nas recomendações da avaliação estratégica.

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>De facto, já anteriormente a OA considerou necessário divulgar a preocupação quanto a aspetos de ordenamento da cidade aeroportuária que não estão incluídos na AAE, mas são fundamentais para o bom desempenho desta infraestrutura e sua ligação ao território onde for localizado.</p> <p>Este aspeto deve ser objeto de revisão no Relatório Ambiental final, colmatando uma lacuna básica, como se justifica de seguida e igualmente nos próximos pontos, de contributos e programação do projeto.</p>	<p>Relativamente à alegada falta de reflexão sobre “o ordenamento da cidade aeroportuária” associada às várias Opções Estratégicas, convém lembrar que esta Avaliação Ambiental Estratégica tem como objetivo central o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa. Não admira assim que as várias propostas em análise contivessem pouca ou nenhuma informação sobre a organização da cidade aeroportuária ou, muito menos, sobre o seu planeamento, programação e projeto.</p> <p>Mas o tema é importante, estamos de acordo. Neste contexto, no âmbito do FCD2 – Acessibilidades e Território, desenvolveu-se uma reflexão orientada para as áreas envolventes às localizações aeroportuárias em análise, delimitadas pela isócrona dos 30 minutos (que capta as potenciais deslocações casa-trabalho), incidindo sobre as suas características territoriais, socioeconómicas e sobre os respetivos sistemas de planeamento municipal, com destaque para a figura do PDM. Deste modo procedeu-se à avaliação das referidas áreas envolventes quanto às suas capacidades instaladas e potencial de transformação de vir a responder às complexas e multifacetadas solicitações que a progressiva construção de um aglomerado aeroportuário necessariamente comporta.</p>
	<p>Nas considerações gerais e de princípio refira-se ainda que o mapeamento das redes de infraestruturas, como o traçado da linha de alta velocidade, não apresenta a mesma versão nos diferentes Pacotes de Trabalho (PT), demonstrando que poderá de facto variar, consoante a opção estratégica que vier a ser implementada.</p> <p>Portanto, a análise não ficará completa sem a avaliação prévia do ordenamento do território envolvente a cada localização, antecipando o planeamento de áreas a urbanizar ou reurbanizar, em termos de logística, serviços, equipamentos, espaços verdes e habitação, na futura cidade aeroportuária.</p>	<p>Relativamente ao mapeamento das redes de infraestruturas e, em particular, ao traçado da rede de AV, orientamo-nos exclusivamente pelo PFN e pelo PNI2030.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Uma vez ponderadas estas questões, as diretrizes de governança para este FCD, disponíveis no quadro 24 do relatório ambiental, merecem ser revistas e ampliadas em conformidade.</p> <p>Considerando a dimensão que se prevê para o novo aeroporto, e para a cidade aeroportuária, esta escolha terá profundos impactes no território, ao nível da região de Lisboa e inclusive do ordenamento global do país. Por isso, a recomendação de revisão dos Planos Diretores Municipais (PDM's) deve abranger ainda a elaboração dos Programas Regionais de Ordenamento do Território, da Área Metropolitana de Lisboa, do Oeste e Vale do Tejo e do Alentejo, e seu impacto no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território.</p>	<p>A diretrizes de governança do FCD 2 foram ampliadas incluindo as sugestões, que agradecemos, da revisão dos Programas Regionais de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, do Oeste e Vale do Tejo e do Alentejo, e o seu impacto no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território.</p>
	<p>As medidas de programação e execução que consideramos fundamentais são, à semelhança aliás do que ocorreu num caso de êxito como a Expo 98, o planeamento integrado de várias escalas e através de diferentes projetos, evitando recorrer-se à entrega de toda a operação a um só consórcio, e procedimentos de gestão capazes de garantir a qualidade urbana e arquitetónica das soluções.</p> <p>A falta de uma visão integrada sobre a relação entre cada opção estratégica e o planeamento do território penaliza algumas soluções, que podem ser viáveis, ainda que sob determinadas condições, dada a necessidade de considerar a flexibilidade em cenários de grande complexidade e incerteza.</p>	<p>Entende-se que as medidas de programação e execução sugeridas para o desenvolvimento da cidade aeroportuária (cuja relevância não se discute, embora se situem para além do âmbito desta AAE), deverão sim, integrar a fase posterior de desenvolvimento de todo o projeto aeroportuário, já em sede de Estudo de Impacte Ambiental, uma vez escolhida a Opção Estratégica para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa.</p>
<p>Rede para o Decrescimento</p>	<p>A Rede para o Decrescimento exige a redução imediata do número de voos no Aeroporto Humberto Delgado em Lisboa com vista ao seu encerramento definitivo</p> <p>A Rede para o Decrescimento reivindica a implementação de limites de número de voos movidos a combustíveis fósseis em todos os aeroportos nacionais para permitir que se cumpra o Roteiro para a Neutralidade Carbónica em 2050 e a Lei de Bases do Clima de forma consequente, incluindo a</p>	<p>Esta “rede” só poderá ser planeada após decisão governamental sobre o NAL</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	contabilização de todas as emissões do tráfego aéreo internacional com origem em aeroportos portugueses.	
Ryanair	<p>This proximity to the city centre and its importance in terms of the economic benefits of the Montijo options is recognised within the SEA but it is perhaps worth re-iterating how much better Montijo Airport is compared to the other options in this regard (see Table 1). Montijo is less than half the distance to the centre of Lisbon of any of the other options. It also has a significant further advantage in terms of surface access: direct access to the River Tagus. This access provides the option of a ferry connection to central Lisbon, which would be relatively simple, fast and cheap compared to the surface access options available from the other 'greenfield' options. This advantage does not seem to be recognised within the SEA. Indeed, the general surface access difficulties that the surface options for Santaren, Vendas Novas and Alcochete face do not seem to be fully recognised and the potential risks and environmental costs associated with surface access to these options seems to be minimised within the SEA. These other options come with limited or no infrastructure to support development and are unlikely to provide the same stimulus through agglomeration effects. Labour supply for a greenfield airport is also likely to be difficult and ultimately costly.</p> <p>Existing infrastructure provides a condensed construction schedule, reducing the need for equipment, material transportation, and on-site energy usage. This contributes massively to reducing carbon emissions but other environmental issues. A proper evaluation of these uniquely positive effects on the environment need deeper consideration not seen in the report.</p> <p>A AAE dá grande importância ao seu elevado nível de avaliação dos impactos ambientais das diferentes opções. No entanto, a avaliação é fortemente tendenciosa em relação aos impactos do ruído das aeronaves e aos impactos durante a operação. Parece atribuir um peso muito limitado aos impactos</p>	<p>The fact that the two Montijo options, among all the other strategic options under analysis, ranked better in terms of surface accessibility, is a clear indication that the potential difficulties, risks, and costs associated with the other options have not been minimised. Indeed, from a methodological and applied point of view, all strategic options have been rigorously dealt with in the very same way, as the SEA report clearly illustrates.</p> <p>The advantage of a ferry connection to Lisbon is recognized in the SEA, namely in the calculation of the redundancy indicator, with advantage to Montijo since it is the only option with availability of that mode</p> <p>However, the need to enlarge the existing runway reducing the width of the navigation channel, as well as the subsequent regular operation of the aircrafts in landing and/or take-off, is bound to introduce navigation restrictions in the channel that should also be considered.</p> <p>Deciding on an airport location is not only about accessibility though. There are many other issues that matter especially when an airport is more than a platform to land aircrafts and has other major public long term economic endeavors that of course we do not expect Ryanair to understand beyond your own business interest.</p> <p>Existindo ou não uma infraestrutura de base, os problemas decorrentes do ruído provocado pela atividade aeroportuária será tanto maior quanto maior for o número de movimentos dessa infraestrutura.</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>ambientais significativos associados ao atual desenvolvimento e construção de grandes locais 'greenfield', como os de Santarém, Vendas Novas e Alcochete, aos potenciais efeitos ambientais da construção e operação de novos acessos de superfície as opções são subestimadas e o potencial para mitigar os impactos do ruído na AHD ou no Montijo não é adequadamente reconhecido.</p> <p>A necessidade de reconhecer o equilíbrio entre os benefícios económicos e os custos ambientais é bem reconhecida. Nesta base, parece extraordinário descartar o Montijo, uma infraestrutura existente, com base nos impactos ambientais, dado o enorme impacto potencial da construção em qualquer local greenfield.</p>	<p>Um princípio fundamental em avaliação ambiental é que, existindo opção alternativa, é melhor evitar impactos do que minimizá-los, sobretudo quando eles são significativos.</p> <p>Note-se que a avaliação que está a ser feita atende ao interesse e necessidade de uma capacidade aeroportuária no longo prazo do ponto de vista do desenvolvimento nacional e da promoção do interesse público. E não para resolver interesses privados de negócios estabelecidos que pretendem apenas forçar uma decisão de apaga fogos que só vai servir os interesses de alguma corporações.</p>
	<p>Uma conclusão importante do relatório refere-se ao impacto sonoro que o Montijo produziria com base na sua localização próxima do centro da cidade. Tal como acontece com muitas outras conclusões, esta não reconhece como o estatuto de aeroporto do Montijo existente permitiria um prazo mais rápido para o desmantelamento do AHD. A oportunidade do Montijo de atuar como um aeroporto único mais rapidamente cria uma opção única para reduzir os níveis de ruído ao nível de um aeroporto único num tempo mais curto do que outras opções. Este ponto não é avaliado no relatório. Considerando que todos os aeroportos contribuirão para a geração de ruído, a infraestrutura existente no Montijo oferece uma oportunidade de combater este problema de forma mais eficiente do que outras opções.</p>	<p>Existindo ou não uma infraestrutura de base, os problemas decorrentes do ruído provocado pela atividade aeroportuária será tanto maior quanto maior for o número de movimentos dessa infraestrutura.</p> <p>Montijo não tem capacidade para substituir o AHD e do ponto de vista do ruído estaríamos apenas a transferir o problema e não a resolvê-lo.</p>
	<p>Os custos potenciais do ruído são significativamente compensados pelos benefícios económicos que o desenvolvimento da solução Montijo traria.</p>	<p>Esta afirmação não reconhece que os beneficiários dos benefícios económicos são distintos do afetados pelo ruído, nem avalia a dimensão económica da afetação do ruído, pelo que esta transferência não se aplica</p>

Entidade	Comentário / Recomendações	Resposta / Observações
	<p>Além disso, o impacto do ruído é continuamente abordado através de desenvolvimentos recentes na indústria da aviação. Estão a ser utilizadas aeronaves mais silenciosas: a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) introduziu as normas de ruído do Capítulo 14, limitando o ruído das aeronaves recentemente certificadas.</p> <p>Procedimentos operacionais como cones de aproximação mais íngremes tem vindo a ser implementados. O controlo de tráfego continua a envolver-se com as comunidades para compreender e reduzir o impacto do ruído. Londres Heathrow é um excelente exemplo de um aeroporto central envolvido em programas de extensão comunitária, juntamente com consultas públicas sobre estas questões</p>	<p>Não obstante o desenvolvimento mencionado, a metodologia adotada permitiu estimar a população potencialmente afetada pelo ruído proveniente da atividade aeroportuária.</p> <p>As soluções apresentadas, aplicando-as a todas as opções em avaliação, não alteraria as conclusões do RA.</p> <p>O ruído é um dos aspetos a ser considerado no desenho das rotas de aproximações e descolagens, o que será feito em sede de projecto</p>
	<p>Aponta que decidir contra o Aeroporto do Montijo principalmente com base na proximidade da população é prematuro e limita a sua avaliação. A investigação do efeito mitigador de prazos mais curtos e dos desenvolvimentos na aviação deve ser considerada, enquanto as vantagens económicas que o Montijo proporciona devem ter maior peso, especialmente porque todas as opções acabarão por gerar ruído</p>	<p>A opção do Montijo não foi excluída, e menos ainda foi excluído apenas devido ao ruído. A CTI não tem poder decisão para excluir opções que constam na RCM. O que o RA afirma é que, tendo por base o critério de população exposta, esta OE, a par com o AHD, são as piores classificadas no cenário de funcionamento destas opções.</p>

## **A NOVA SOLUÇÃO AEROPORTUÁRIA NA REGIÃO DE LISBOA TEM QUE SER UMA ESTRUTURA MULTIMODAL**

Data dos anos 90 a tomada da posição da ainda ADFER, sobre a necessidade de Portugal reestruturar a sua Rede Ferroviária Nacional, modernizando-a de acordo com os padrões europeus e introduzindo uma rede ferroviária de Alta Velocidade. Assim, e na sequência das orientações contidas na Resolução do Conselho de Ministros nº 52/88, importa relevar (já no final da 1ª década do século XXI) o importante estudo ADFER/CIP (<https://cip.org.pt/wp-content/uploads/2017/01/Ref-13.pdf>) sobre a definição de uma nova rede ferroviária que, respeitando os princípios da interoperabilidade definida a nível europeu, iria assegurar a futura integração ferroviária portuguesa de passageiros e mercadorias no espaço europeu.

Mais, recentemente, a ADFERSIT, nos trabalhos preparatórios do seu XV Congresso Nacional (realizado na Fundação Calouste Gulbenkian em novembro de 2022), debruçou-se, sobre as grandes infraestruturas indispensáveis ao crescimento económico do país e quais as ligações à Europa que se afiguram como prioritárias.

Do conjunto de debates então realizados, concluiu-se como sendo indispensáveis para o ambicionado crescimento económico de Portugal, para a melhoria das suas ligações à Europa, e para a consolidação do modelo territorial de referência consagrado no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), aprovado pela Assembleia da República em 2019, três infraestruturas estratégicas e estruturais: o **reforço da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, o eixo ferroviário de alta velocidade Norte/Sul e a ligação Lisboa/Madrid**, estas últimas enquanto soluções ferroviárias prioritárias no que se refere a passageiros.

Das conclusões desses debates e do XV Congresso, merecem ser relevadas as seguintes prioridades quanto às intervenções estratégicas a definir e aos investimentos a concretizar:

- A construção de uma **linha em Alta Velocidade Ferroviária (AVF)**, entre **Braga e Setúbal**, para serviço de passageiros, com posterior ligação à Galiza.

Esta linha integrará um território que, na fachada Atlântica, poderá contribuir para a consolidação da maior região urbana existente no país, com 7,5 milhões de habitantes,



ligando as áreas metropolitanas de Porto e de Lisboa em cerca de 1h15, tornando-se imprescindível ter uma ligação directa (e não por ramal) ao aeroporto Sá Carneiro.

- A nova **solução aeroportuária na região de Lisboa (NAL)**, que não deverá ser encarada apenas como uma infraestrutura de serviço à região de Lisboa, mas terá de assumir um âmbito nacional e internacional.

A localização do NAL deverá assegurar uma perfeita **integração modal**, nomeadamente por uma **ligação directa à linha de AVF** e por uma **nova ligação ferroviária a criar, rápida e de alta frequência e capacidade, ao centro de Lisboa**, assegurando, na cidade de Lisboa, a articulação com a rede do Metropolitano, bem como aos serviços ferroviários suburbanos e regionais, potenciando desse modo a **manutenção do HUB da TAP já existente** ao alargar a sua área de captação de tráfego.

Neste contexto, estando já definido o traçado do 1º troço da **linha de AVF** entre o Porto e Soure, importará **repensar o do 2º troço** (Soure/Lisboa) em função da localização do novo complexo aeroportuário na região de Lisboa. Ao optar-se por uma nova infraestrutura na margem sul da AML, é imprescindível que este 2º troço se desenvolva segundo a solução **pela margem Sul**, já estudada pela RAVE, assegurando uma ligação directa ao NAL, devendo a localização a ser proposta considerar a minimização do tempo de ligação a Lisboa. Neste caso, será imprescindível equacionar a construção de uma **nova travessia ferroviária** localizada a norte de Lisboa, a montante da ponte Vasco da Gama, bem como a possível reformulação do sistema ferroviário na AML.

No que se refere às conclusões da Comissão Técnica Independente (CTI) para a localização do NAL, importa ter em atenção que o desenvolvimento dos estudos, realizados no âmbito dessa Comissão, foram balizados pelo disposto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, nomeadamente quanto à necessidade de construção de um aeroporto capaz de albergar um HUB intercontinental sem, no entanto, definir qual o seu limite de capacidade de tráfego e para que horizonte.

Assim sendo, analisando as conclusões do relatório da CTI há um conjunto de questões que nos parece deverem ser devidamente ponderadas pelo decisor político que sair das próximas eleições legislativas de 10 de março, nomeadamente:



- As disposições do **contrato de concessão da ANA** (em vigor até 2062) e as respetivas consequências no caso de não haver acordo quanto aos custos da futura solução aeroportuária escolhida;
- A importância do resultado do **concurso internacional para a privatização da TAP** e o grau de disponibilidade do vencedor na manutenção e reforço do HUB em Lisboa;
- Os **cenários de crescimento de tráfego**, dado o contexto de profunda mudança no sector da aviação civil (novos combustíveis para responder às imposições da UE quanto à descarbonização do sector, novo tipo de aeronaves, substituição dos voos até 600 Km pelo transporte ferroviário) e o fraco crescimento económico do país.

Por outro lado, qualquer que seja a localização que vier a ser escolhida, esta não deverá pôr em causa as expectativas e interdependências com outras infraestruturas estratégicas para o crescimento económico do país e de uma melhor inserção no espaço Europeu, nomeadamente com uma rede ferroviária de alta velocidade de interoperabilidade plena.

Certo é que **as três grandes infraestruturas referidas têm que ser planeadas em conjunto**, sem prejuízo de o aumento da capacidade aeroportuária na região de Lisboa ser, naturalmente, prioritária.

Lisboa, 25 de janeiro de 2024.

***A Direção da ADFERSIT***

# Ampliação da capacidade aeroportuária de Lisboa

## Pronúncia ao Relatório Preliminar da CTI



Inovação mundial → Fusão de dois aeroportos existentes

Custa **menos 11 mil e quinhentos milhões de euros** que o HUB Alcochete

Custa **menos 11 mil e duzentos milhões de euros** que o HUB Vendas Novas

Tem **1/3 do prazo** das duas soluções de raiz

**Engenheiros:**

António Segadães Tavares; António Carmona Rodrigues; António Gonçalves Henriques; Fernando Nunes da Silva; José Proença Furtado

**Economistas:**

Luís Póvoas Janeiro, Ricardo Ferreira Reis, Rui Vallejo de Carvalho

## Ampliação da capacidade aeroportuária de Lisboa

### Nota introdutória

- I - A avaliação CTI-FASE 1 não considerou a solução HUB Alverca-Portela como o **uno aeroporto-HUB** que ele é e o faz ser uma novidade mundial ao ser a primeira fusão de dois aeroportos existentes. A CTI analisou o HUB Alverca-Portela como dois aeroportos desligados.
- II - A avaliação CTI-FASE 1 também não considerou a correta **área disponível** em Alverca (1.400ha) – maior que o HUB Londres Heathrow 1.225ha – que, com a área do aeroporto da Portela, perfaz 1.850ha. Na Europa, só é suplantada por quatro dos cinco “majors” (HUB Paris-CDG, HUB Amesterdão-Schiphol, HUB Frankfurt e HUB Madrid-Barajas)
- III - A avaliação CTI-FASE 1 não analisou, principalmente, os critérios **“custo”** e **“prazo”**, usualmente dos mais relevantes em similares comparativos entre soluções de ampliação aeroportuária, as quais envolvem elevados investimentos e alongados prazos.
- No caso nacional, estes dois critérios ainda são mais relevantes. Por um lado, o país teve um recente resgate financeiro e ainda está sobre endividado e, por outro, a solução tem de entrar em serviço o mais brevemente possível dado o país já estar a ser afetado no estratégico setor do turismo – o primeiro da economia nacional – com a perda de receitas turísticas por falta de capacidade do aeroporto de Lisboa na Portela.
- IV - A não consideração, entre outros, dos três pontos acima, distorceu completamente a análise da solução e enviesou o seu resultado, como se comprova no presente documento.

**HUB Alverca-Portela é uma inovação mundial, é o mais competitivo HUB europeu e poupa mais de 11 mil milhões de euros em relação às concorrentes soluções de raiz dentro dos limites da concessão (raio de 75 km do aeroporto da Portela).**

## Relatório Preliminar Completo

### FASE 1

#### Esclarecimentos do proponente HUB-Alverca-Portela no âmbito da Consulta Pública

É objetivo do presente documento esclarecer, de forma clara e fundamentada, os pontos negativos apontados pela CTI como motivos tão suficientemente fortes que justificaram a prévia eliminação do HUB Alverca-Portela como solução dual quando a CTI não tinha ainda a equipa técnica de suporte para se aperceber, nomeada e particularmente, que a solução era, na realidade, um aeroporto-HUB único.

A equivocada perceção técnica (de raiz) enviesou por completo a apreciação CTI, o que invalida as bases da precoce exclusão de uma solução que assenta em inovações técnico-funcionais mundiais.

#### Esclarecimento preliminar: a errónea observação do HUB Alverca-Portela como solução-dual

As **opções duais** não são recomendáveis pelas seguintes razões:

- Significam partição de tráfego, diminuindo o potencial HUB;
- Não evitam um tempo de espera até à construção da nova infraestrutura aeroportuária;
- Não garantem capacidade no horizonte de 50 anos, requerendo a construção de um terceiro aeroporto;
- Tendem a aumentar o congestionamento do Sistema de tráfego aéreo

CTI

### HUB Alverca-Portela é “1 aeroporto-2 Terminais”

#### Inovação mundial 1 ► Fusão de dois aeroportos existentes



**Interligação dedicada de dois aeroportos comerciais por comboio-automático (sem tarifa)**

A base desta inovação assenta na forma de explorar a raridade da confluência das condições básicas para ela se conseguir implementar com potenciação cruzada.

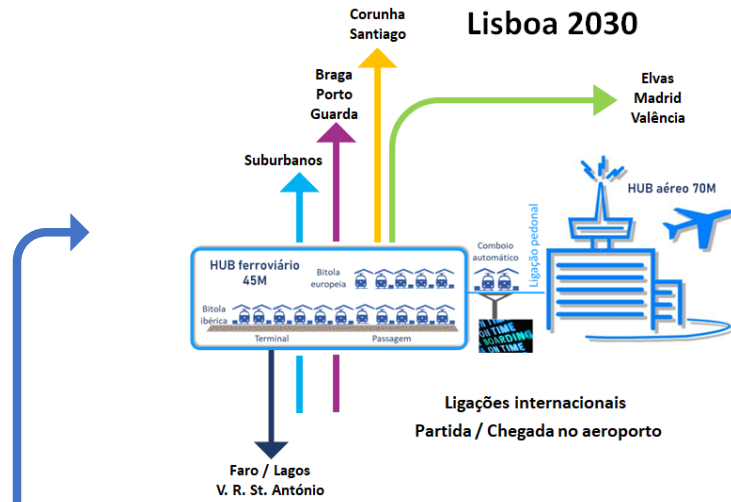
Para ela ser viável em tempo e custo, os dois aeroportos têm de estar alinhados no percurso para o centro e a distância entre ambos tem de ser até à volta de 15 quilómetros, com a maioria da extensão à superfície para não inviabilizar economicamente a ligação.

E, por os aeroportos estarem próximos e alinhados no percurso para o centro, os dois deverão ter **pistas paralelas entre si** para ter um rendimento otimizado.

A fusão dos núcleos aeroportuários é complementada por uma reengenharia funcional o que, per si, é também uma novidade mundial que antecipa o futuro dos aeroportos.

**Inovação mundial 2**

**Reengenharia funcional dual  
HUB Intermodal no aeroporto + Aeroporto no centro da cidade**

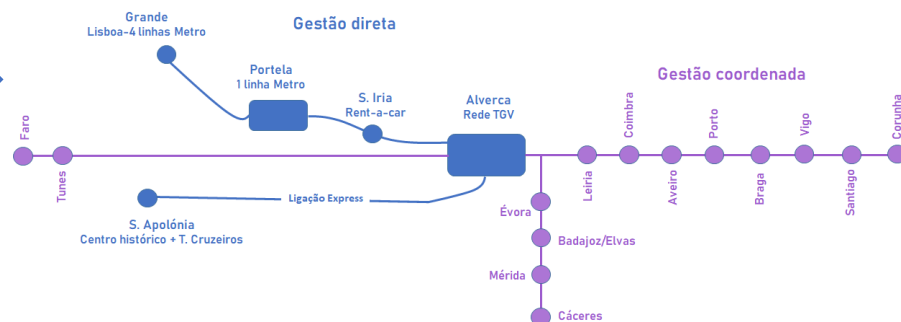


- **Intermodal hub at the airport:** the airport will become an intermodal hub providing different connections such as train, metro or taxi. The terminal building will become large and will include catering and shopping facilities as well.
- **Airport moved to the city centre:** in this case the intermodal hub will be situated in the city centre and will be connected to the airport by dedicated fast train line. The check-in and security check will be done at the hub, so at the airport only a small building will exist providing check-in and security facilities for those who are arriving to the airport individually (taxi or car).

The current floor plan of the terminal buildings is determined by the current functionalities they should accommodate. Amongst those the most important are check-in, passport control, security check and hosting of passengers in case of prolonged waiting time. Because of these the airport terminal is oversized to make room for artificial bottlenecks for check points and considerable areas for comfortable waiting supported by shopping and eating facilities. In

New technologies, in contrast, may allow to process passengers in a bulk, while the waiting time is reduced. Therefore the floor plan of the new terminal can be simplified without built-in bottlenecks and unnecessary waiting areas.

Fonte: *The 2050+ Airport +: The cost-effective airport concept* → An operational concept for 2050 and beyond



**Ponto 10- Resultados da aplicação dos critérios – Seleção de opções estratégicas com viabilidade técnico-científica**

Esclarecido que a solução HUB Alverca-Portela é um novo aeroporto, doravante ir-se-á analisar nesta base o que consta do Relatório CTI da FASE I relativamente a Alverca:

**Alverca + AHD**

Alverca é uma opção estratégica adicionada que foi apresentada em fase pré-aeroparticipa. É uma opção que já tem alguns anos de amadurecimento, sendo conceptualmente complexa e desafiadora. O Quadro 13 apresenta a síntese dos resultados de aplicação dos critérios de viabilidade técnico-científicos.

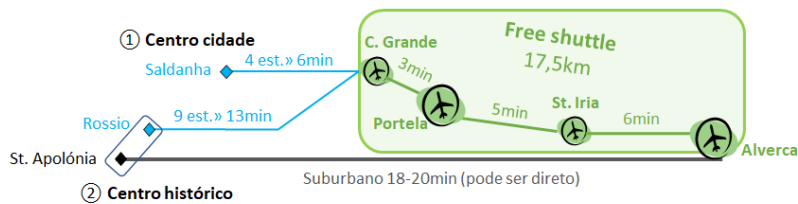
Quadro 13 – Aplicação dos critérios de viabilidade técnico-científicos à opção Alverca + Portela.

Critérios	Alverca + AHD
Proximidade (Distancia ao centro de Lisboa) (média europeia 22 km)	24
Infraestrutura rodo e ferroviária existente ou planeada (Sim/Não)	Sim/sim
Área de Expansão (mínimo 1000 ha)	Não
Capacidade de movimentos/hora	72
Conflitos com espaço aéreo militar(Sim, Não, Resolúvel)	Não
Riscos naturais (inundáveis, sísmicos, subsidência) (Maior/Menor)	Maior
População afetada (ruído) (estimativa) (nº residentes)	762000
Áreas naturais e corredores migratórios (avifauna) (ha ZPE)	7543
Existência de EIA e DIA (Sim/Não)	Não
Importância estratégica para a Força Aérea (Sim/Não)	Não

**Critério: Proximidade: 24km**

ESCLARECIMENTO 1: o HUB Alverca-Portela é uma inovação mundial ao ser o primeiro HUB que faz a fusão de dois existentes aeroportos mediante comboio-automático exclusivo sem tarifa, só possível pela singularidade Alverca “margem norte / alinhada com Portela na direção ao centro / até 15km”.

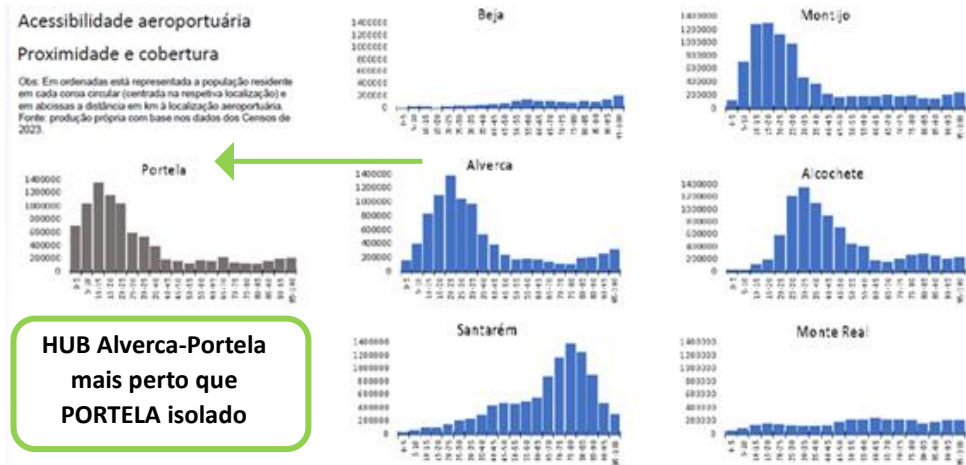
A CTI considerou o aeroporto Alverca como um aeroporto isolado, enquanto ele é parte do corpo HUB Alverca-Portela, cuja reengenharia concetual faz com que o **HUB Alverca-Portela esteja a menos distância / tempo do centro (cidade e histórico) que o atual aeroporto da Portela.**



Quadro atual		Quadro futuro		Poupança versus Portela
PORTELA 2022	Da porta do aeroporto	PORTELA	Da porta do aeroporto	
Centro da cidade	Metro 18-20min (viagem + espera 3 min)	Centro da cidade "dentro" do aeroporto: 5min (viagem + espera 2 min)	Metro: 9min (viagem + espera 3min)	9min
Centro histórico	Metro 36-38min Viagem + mudança + 2 esperas	Centro histórico "dentro" do aeroporto: 5min (viagem + espera 2 min)	Metro: 16min (viagem + espera 3min)	20min
		ALVERCA "inside" aeroporto (free shuttle)	Da porta do aeroporto	
Centro da cidade		"dentro" do aeroporto: 16min (viagem + espera 2 min)	Metro: 9min (viagem + espera 3min)	9min
Centro histórico		Alternativa metro é menos atraente em comodidade	Suburbano 24 min (viagem + espera 6 min)	13min

Comparativo internacional ➡ O tempo que conta é desde a porta do aeroporto (a ligação entre terminais sem tarifa não entra) ➡ Lisboa no top europeu

CTI devia ter considerado um HUB uno com poupança de tempo *versus* Portela (página anterior)



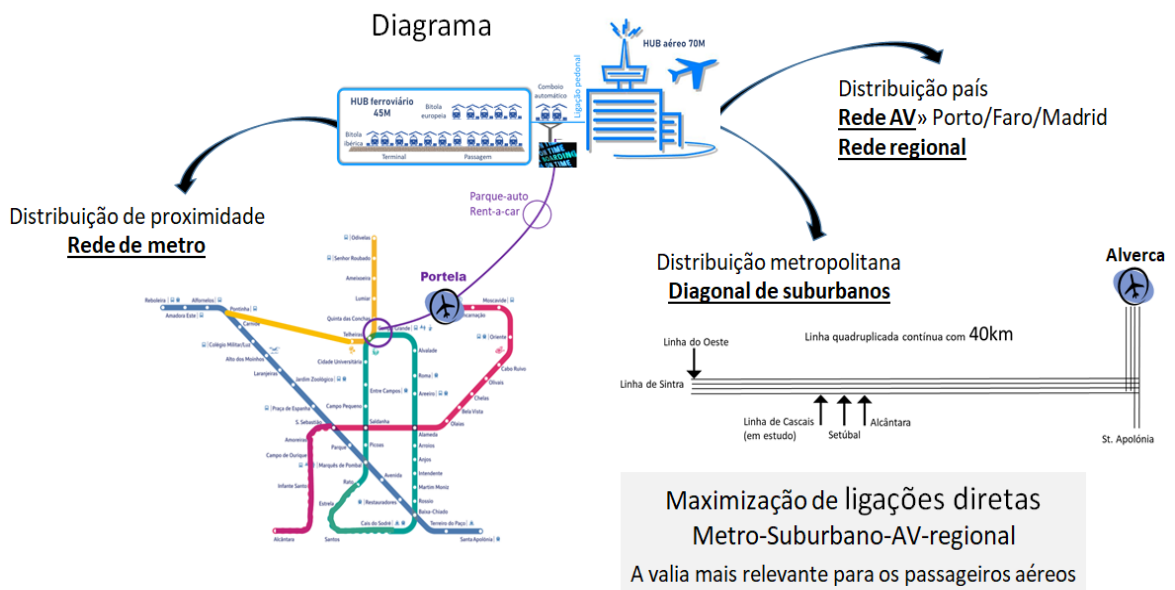
**Critério: Infraestrutura rodo e ferroviária existente ou planeada: Sim / Sim**

ESCLARECIMENTO 2: a CTI avalia a infraestrutura ferroviária na simplicidade de ter ou não ter, quando a solução HUB Alverca-Alverca tem muito mais que isso.

A solução HUB Alverca terá a melhor conectividade global a nível europeu e, pela sua excelência e desempenho, será um fator diferenciador na atração do turismo e de novos investimentos.

**HUB Alverca-Portela ► VISÃO GLOBAL da mobilidade longo-prazo: 1º lugar europeu**

Com o HUB Alverca-Portela, a cidade de LISBOA terá o maior número de ligações Metro (4) e, face aos principais competidores, terá a mais-valia de estação-aeroporto acoplada.





**O triângulo turístico Lisboa-Cascais-Sintra terá acesso ferroviário direto ao HUB**

Hoje, o percurso aeroporto-centro histórico é através de Metro, com uma mudança (linha vermelha-linha verde). E nem os importantes polos de Cascais e Sintra têm acesso direto, dado a Portela não ter acesso direto de rede ferroviária.

**Com HUB Alverca-Portela:**

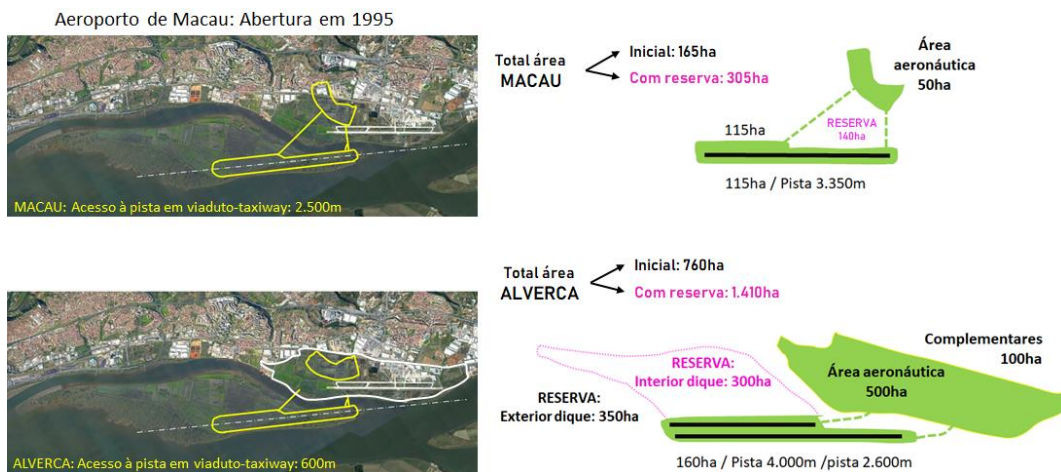
- ✓ Centro histórico: Metro» Linha Amarela (anel) ou Express Alverca-Stª Apolónia
- ✓ Ligação direta às linhas de Cascais e Sintra



**Critério: Área de Expansão Mínima (1.000ha) - Não**

ESCLARECIMENTO 3: a área do aeroporto-HUB em Alverca engloba a Base Aérea/OGMA, as contíguas áreas livres a norte e a sul e, também, as coladas áreas complementares para o parque dissuasor central e o upgrade da estação ferroviária no parque TERTIR.

Todas estas áreas foram reservadas nos termos do contrato de concessão, integrando o conjunto de documentação entregue ao ministério das Infraestruturas em janeiro de 2019, no âmbito da candidatura a solução técnica da “Alternativa do Concedente para o NAL”.



HUB Alverca-Portela (450) pode ir a **1.650ha-1.850ha**



**a) O empolamento CTI das necessidades de área para o aeroporto de Lisboa**

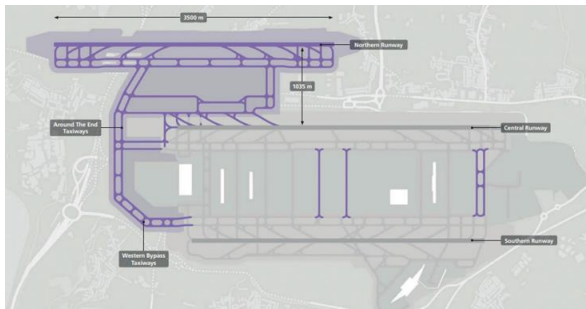
O rácio CTI da quantidade de hectares (43) por milhão de passageiros é baseado em ultrapassados conceitos e desempenhos do século passado.

		ha c/ rácio 43ha / Mppa							
Mppa		30	40	50	60	70	80	90	100
ha		1290	1720	2150	2580	3010	3440	3870	4300

O índice CTI para os aeroportos com capacidade na ordem de 70-80M e com melhor aproveitamento de área (europeus e americanos) é à volta de **três vezes superior à realidade**:

- HUB Heathrow real: 85M-1.225ha / Heathrow CTI: 85M-**3.665ha**
- Gatwick real (sistema 2 pistas): 70M-700ha / Gatwick CTI-70M -**3.010ha**
- HUB Seattle: 70M-1.000ha Seattle / Seattle CTI: 70M- **3.010ha**

E, pior, se olharmos para o futuro, o rácio ainda fica mais empolado. O **HUB Heathrow** vai aditar uma terceira pista paralela de 3.500m, aumentando a área total do aeroporto de 1.225ha para cerca de 1.600ha. O novo sistema de pistas atinge até 740.000mov/ano, o que significa, com a média de 170 passageiros por movimento, que a capacidade será de 125M.

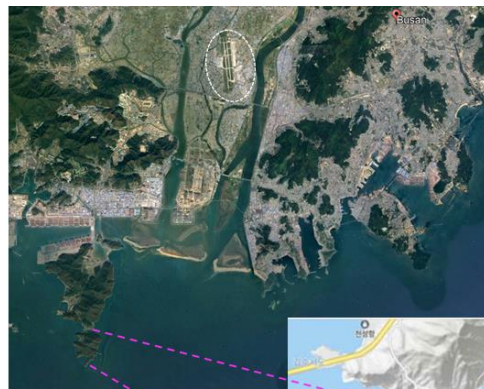


**HUB Heathrow real**  
**(sistema 3 pistas) 125M-1.600ha**

**HUB Heathrow CTI:**  
**(sistema 3 pistas) 125M – 5.375ha**

Os países ricos e evoluídos mantêm o aeroporto existente quando ampliam a capacidade com um novo aeroporto. O mais recente caso (março 2023): Coreia do Sul – cidade Busan, a segunda do país.

Aeroporto Expo 2030



Completion of new Busan airport fast-tracked to 2029



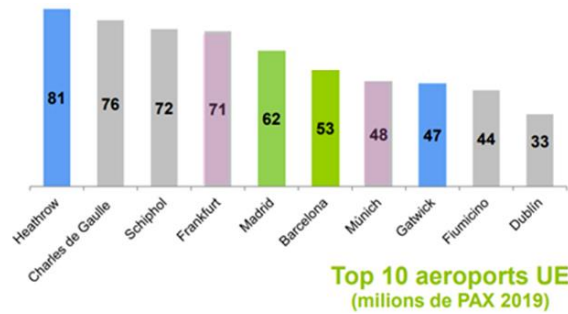
Park Ji-hong, who heads the team on Gadeok-do International Airport at the Ministry of Land, Infrastructure and Transport at a press briefing on Tuesday. [YONHAP]



População: 3, 5milhões  
**Aeroporto atual**  
 ≈ 480ha-2 pistas próximas  
 (3.200+ 2.750) **mantém-se**

March 14, 2023  
**Novo aeroporto**  
 Área: 400ha  
 1 Pista: 3.500m  
 Custo  
 10 mil milhões dólares

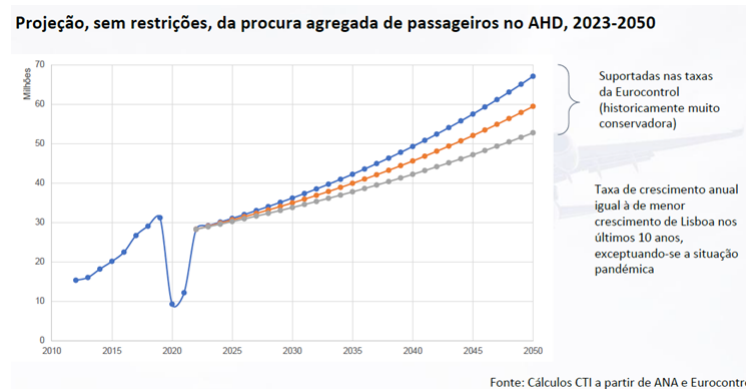
## b) O empolamento CTI da procura



Nota: Não inclui Istambul

**Aeroporto de Lisboa: tráfego real 2019 → 31M / Previsão Eurocontrol pós pandemia → Média 0,8%**

- Previsão CTI pós-pandemia: Ano 2050 → **60M**



**Aeroporto de Dublin: tráfego real 2019 → 33 M / Previsão Eurocontrol pós-pandemia → Média 1,2%**

- Previsão Mott Macdonald 2021: Ano 2050 → **52M**

### Comparativo do previsto crescimento do aeroporto de Dublin versus Lisboa-CTI

Aeroporto de Dublin ao longo dos anos teve um crescimento semelhante a Lisboa, mas sempre um pouco à frente. Antes da pandemia teve 33M versus Lisboa-31M.

A previsão Eurocontrol pós-pandemia para Dublin é superior: taxa média de 1.2% versus Lisboa 0.8%.

Dublin: previsão Mott Macdonald 2021: No ano 2050 → 52M

Lisboa: previsão CTI 2022: No ano 2050 → 60M

Dublin-2050 com 52M, cresce em termos absolutos **19M** (+ 57,6%)

CTI indica Lisboa-2050 com 60M, o que significa que entre 2019 e 2050 cresce em termos absolutos **29M** (+ 93,5%), muito acima da previsão Eurocontrol (e da VINCI antes da pandemia).

**Lisboa-2050 no máximo alcançará 50M**

**Critério: Capacidade de movimentos/hora: 72**

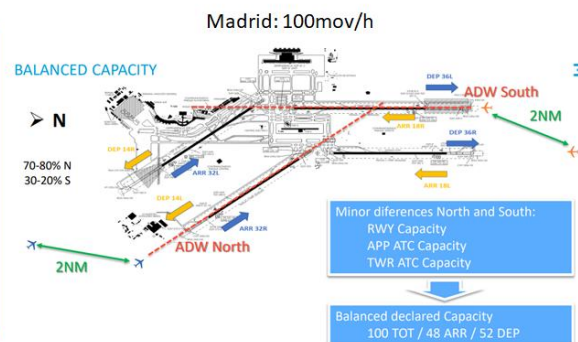
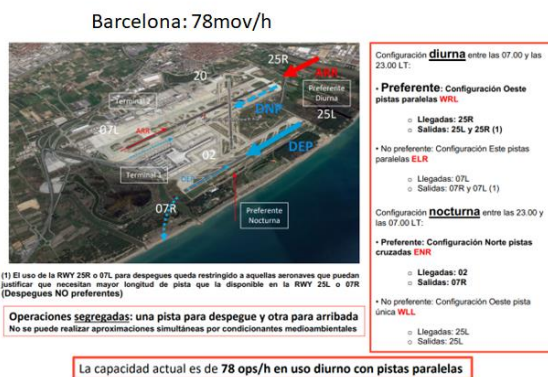
ESCLARECIMENTO 4: a CTI empola a procura e subavalia a capacidade dos sistemas de pistas, deste modo amplificando duplamente as necessidades.

Na exclusão da solução HUB Alverca-Portela a CTI indica, por um lado, que no ano 2050 o aeroporto de Lisboa precisará de uma capacidade de 115 mov/h e, por outro, que o HUB Alverca-Portela só consegue 72 mov/h.

4.Capacidade de movimentos/hora (estimativa CTI)	
2030:	50 mov/hora
2040:	72 mov/hora
2050:	115 mov/hora

Basta observar o nosso país vizinho para desmontar o excesso CTI. O aeroporto de Barcelona opera com cerca de 80mov/h e o próprio HUB Barajas opera com 100mov/h, conforme quadros abaixo (acessíveis online). Ora, Barajas operou no ano antes da pandemia 62M, ou seja, já acima do volume CTI-2050 de 60M que, segundo a CTI, precisa de 115mov/h. Deste modo, na visão CTI, o aeroporto de Barajas já esgotou a sua capacidade no ano 2019 e deveria, neste momento, estar a construir mais uma pista paralela.

Concorrentes ibéricos diretos



**A realidade em 2023**

O sistema de uma pista é o que mais tem evoluído e ainda irá aumentar o rendimento, já tendo EUROCONTROL exposto o procedimento que possibilitará ainda um crescimento de 9% a 20%, conforme os casos.

Os aeroportos de Gatwick e Bombaim, operando com uma pista, conseguem, com fiabilidade, 60mov/h. Em 2018, o aeroporto de Bombaim realizou 320.000mov, o que significa com média de 170 passageiros por voo (a média admitida nos projetos como Lisboa no ano 2035) um volume de **55M**.

A EUROCONTROL já anunciou o procedimento em fase final de certificação que irá ainda aumentar a capacidade de uma pista para cerca de 64 mov/h.

Para crescer mais, o aeroporto de Gatwick irá colocar a segunda pista em operação (paralela afastada 210m) só para partidas, admitindo com este sistema (que está em aprovação pelas autoridades inglesas) ir até à volta de 75mov/h e assim conseguir subir para o patamar 380.000-390.000mov. (**65M**).

Observando-se agora a capacidade **teórica** do sistema de pistas “dependentes” proposto pela VINCI e visado por EUROCONTROL:

Capacidade: Portela 1 pista 03-21 + Montijo pista 01-19 ► **72 (Portela 48 + Montijo 24)**.

Atualmente a pista única Portela já consegue operar com fiabilidade 42-43mov/h e em breve está em 46 mov/h.



O HUB Alverca-Portela funde dois aeroportos com pistas independentes. Em Alverca estará instalada uma capacidade até 75mov/ com o mesmo sistema que Gatwick vai operar (2 paralelas afastadas 210m, em que a pista mais curta é só de partidas) e, inclusive, com a mesma empresa (VINCI). Na Portela, a capacidade baixa propositalmente para 30mov/h.



**A capacidade do HUB Alverca-Portela será de 105mov/h, mas se fosse preciso poderia ir a 110mov/h com a folga que tem na Portela.**

**A capacidade aérea do HUB Alverca-Portela é superior à do HUB Barajas.**

### **Critério: Conflitos com o espaço aéreo militar: Não**

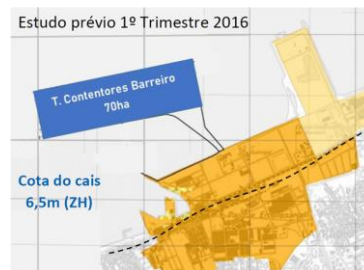
ESCLARECIMENTO 5: Não se considera necessário qualquer esclarecimento.

### **Critério: Riscos naturais: (inundáveis, sísmicos, subsidência) – Maior**

ESCLARECIMENTO 6:

#### Inundáveis:

A plataforma aeroportuária na ilha/mouchão da Póvoa estará dois metros acima da cota do Terreiro do Paço e um (1) metro acima da cota definida pelo Porto de Lisboa para o novo terminal do Barreiro em ilha isolada a cerca de 450m de terra (figura abaixo), quase o dobro da distância do mouchão da Póvoa a terra. A cota do cais-Barreiro tem em conta o efeito das Alterações Climáticas, tal como também o futuro terminal fluvial de Castanheira, que também terá cota + 6,5 ZH.



#### Sismos:

Lisboa é uma região com sismicidade, a qual tem pequenas variações por zonas que são, em termos de risco comparativo, insignificantes. Os locais de maior risco estão mais ligados ao relevo (certas encostas de Lisboa) do que propriamente a zonas.

Um aeroporto é composto de instalações correntes e pistas, infraestruturas sem cuidados especiais como as grandes pontes de Lisboa (25 de Abril e Vasco da Gama) e obras do metro.

**Este fator não tem peso na decisão entre aeroportos da mesma região e, a ter algum, ele será a favor do HUB Alverca-Portela por abranger dois aeroportos, o que assegura superior confiabilidade na resposta: em caso de algum dano num, o outro continua a funcionar e com fácil acessibilidade.**

#### Subsidência:

A ilha/mouchão da Póvoa está consolidada há mais de 100 anos. O que agora se propõe é o seu aterro hidráulico mediante areia proveniente da dragagem do canal de acesso ao porto fluvial de Castanheira.



A primeira fase do projeto é só o alteamento da plataforma das pistas, face ao que é necessário um dique adicional (a cor verde no desenho acima), de modo a obter-se a necessária área total de 160ha.



A metodologia construtiva do alteamento das pistas será em tudo semelhante à implementada na ampliação do aeroporto Hamburgo-Airbus (figura abaixo), este último até com condições mais difíceis.



A metodologia de prevenir os assentamentos está, por um lado, mais que testada pelo mundo fora e em Portugal e, por outro, as pistas são estruturas flexíveis que admitem algum assentamento mantendo-se operacionais.

**Critério: População afetada (ruído), (estimativa), (nº residentes) – 762.000 residentes**

ESCLARECIMENTO 7: Na legislação de ruído que abrange os aeroportos – e no caso de Lisboa – só é considerado excessivo o nível acima de 65dB, tal como na legislação EUA (quadro abaixo), onde se constata que todos os usos são viáveis até ao nível de 65dB.

FAA **Land Use Noise Sensitivity Matrix**

	55-65 DNL	65-75 DNL	75+ DNL
<b>Residential</b> 1-2 Family Multi-Family Mobile Homes Dorms, etc.	Yellow	Orange	Red
<b>Institutional</b> Churches Schools Hospitals Nursing Homes Libraries	Yellow	Orange	Red
<b>Recreational</b> Sports/Play Arts/Instructional Camping	Yellow	Orange	Red
<b>Commercial</b> All Uses	Yellow	Yellow	Yellow
<b>Industrial</b> All Uses	Yellow	Yellow	Yellow
<b>Agricultural</b> All Uses	Yellow	Yellow	Yellow

PER FAR PART 150: COMPATIBLE (Yellow), INCOMPATIBLE (Red)

No Relatório CTI, é referido, quanto à PORTELA, o seguinte (sublinhado a vermelho nosso)

*Entre as medidas a adotar, encontram-se, por exemplo, medidas operacionais como a recomendação às companhias de utilização de aeronaves menos ruidosas, ou ajustes nas operações de descolagem e aterragem, e investimentos no reforço no isolamento de fachadas de edifícios com funções vulneráveis como é o caso de hospitais e escolas localizadas na envolvente ao aeroporto. De acordo com dados fornecidos pela ANA (2020), em 2016 **mais de 600 000 pessoas** estariam afetadas pelo ruído diurno e noturno conforme indicado na Figura 37.*

N.º de pessoas expostas ao ruído do Aeroporto de Lisboa	
55 < L <sub>den</sub> ≤ 60	145 200
60 < L <sub>den</sub> ≤ 65	106 100
65 < L <sub>den</sub> ≤ 70	29 800
70 < L <sub>den</sub> ≤ 75	7 100
L <sub>den</sub> > 75	100
45 < L <sub>n</sub> ≤ 50	144 800
50 < L <sub>n</sub> ≤ 55	110 700
55 < L <sub>n</sub> ≤ 60	45 300
60 < L <sub>n</sub> ≤ 65	11 000
65 < L <sub>n</sub> ≤ 70	800
L <sub>n</sub> > 70	0

Figura 37. Número de pessoas expostas ao ruído em 2016.

Fonte: (ANA, 2020) Plano de Ações e Gestão e Redução de Ruído, Aeroporto Humberto Delgado.

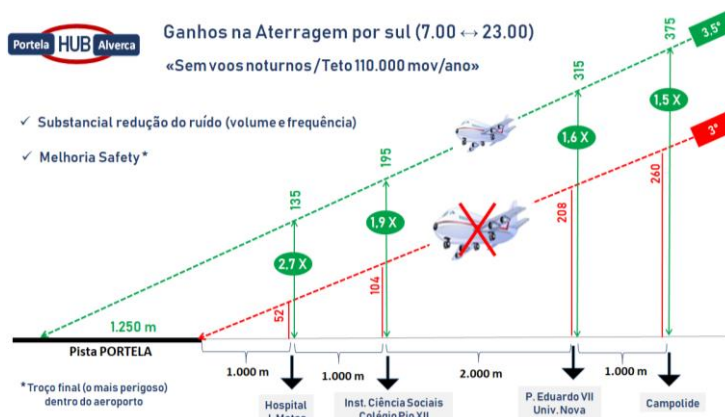
Na contagem do nº de pessoas afetadas, existe i) o índice **Lden**, que pondera o ruído dos períodos “dia”, “entardecer” e “noite” e ii) o índice **Ln** que é só “noite”. A contagem reporta-se aos residentes dentro das isófonas, que variam um pouco devido à metodologia de cálculo. Esclarecido o processo, o nº total de afetados no índice ponderado nos três períodos é 288.300, enquanto no período só noturno é de 312.600. O nº CTI de mais de 600.000 pessoas afetadas é uma grosseira **duplicação**.

Contudo, o que realmente conta em termos aeroportuárias é até 65dB, o que significa que o nº de afetados por ruído excessivo (Lden) é de 37.000 (12,8% de 288.300).

Esclarecido o erro da duplicação na contagem real da PORTELA, clarificamos que é ela que deve ser considerada por se tratar de um **“aeroporto existente e com condições operacionais definidas”**. Nestes casos, é o real que se usa e não o cálculo através de simples cones teóricos, próprios de uma fase em que nem se conhece onde fica um aeroporto, muito menos as suas condições operacionais.

Ora, a **mudança das condições operacionais** é o fator de maior importância nos benefícios decorrentes do HUB Portela baixar a aeroporto-citadino no âmbito do HUB Alverca-Portela, cuja reengenharia concetual do “downsizing” operacional tem como resultado um **recorde europeu** na redução do nº de pessoas afetadas pelo ruído gerado.

Basta ver a representação esquemática infra da aterragem na PORTELA para verificar que o benefício ambiental é amplificado pelo expressivo aumento de altura de sobrevoio, por as aeronaves aterrarem 1.200m mais dentro do aeroporto.



Pista útil 2.450m\*

\* O projeto considera pista útil com 2.500m (recuo 1.200m)

Quanto a ALVERCA, a rotação da pista da orientação 04-22 para 03-21, tem a tripla vantagem de ela ficar paralela à pista da Portela, ficar mais afastada da população e, ainda, ter as trajetórias a baixa altitude sobrevoando água dos dois lados. Deste modo, não são afetadas pelo ruído as pessoas de Alverca nem ao longo da longo da margem ribeirinha.



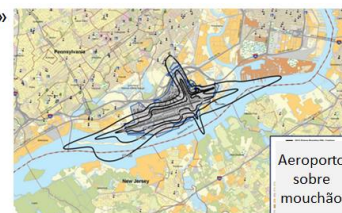
Com a troca de pista em Alverca (04-22 com 2.500m por nova **03-21 com 4.000m**), é possível desviar o grosso do tráfego, incluindo **todo o longo curso**, para a nova pista em Alverca com trajetórias sobre água, baixando a Portela a aeroporto-citadino, a moderna prática nos países evoluídos.

O resultado global da reengenharia conceptual dos dois aeroportos existentes leva a que o HUB Alverca-Portela passe a ser uma referência mundial pela positiva, na redução de ruído, afetando menos pessoas no quadro regulamentar (só 150) que muitos dos melhores aeroportos mundiais.

«ALVERCA com trajetórias sobre água (dois lados) & PORTELA-citadino»  
Afeta menos pessoas Seattle e até que Filadélfia

**2 aeroportos**

RUIÍDO	Londres	Paris	Seattle	Milão	Lisboa
Nº pessoas afetadas	Heathrow City	CDG Orly	Tacoma King County	Malpensa Linate	Alverca Portela-city
Lden ≥ 65dB	<b>47.700</b>	8.840	3.900	1.010	<b>150</b>



**1 aeroporto**

RUIÍDO	Lisboa 2012	Lisboa 2016	Bruxelas	Manchester	Luxemburg	Birmingham	Madrid	Toulouse	Filadélfia	Lisboa
Nº pessoas afetadas	Portela	Portela VINCI	Zaventem	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	Alverca Portela-city
Lden ≥ 65dB	<b>9.500</b>	<b>37.000</b>	5.830	3.900	3.100	1.800	1.800	810	320	<b>150</b>

**A semelhança posicional dos aeroportos de Alverca e Filadélfia (com Alverca até mais afastada da população), ambos com trajetórias sobre água dos dois lados, leva a que, na seleção de aeroportos, sejam os dois que apresentam melhor comportamento em ruído.**

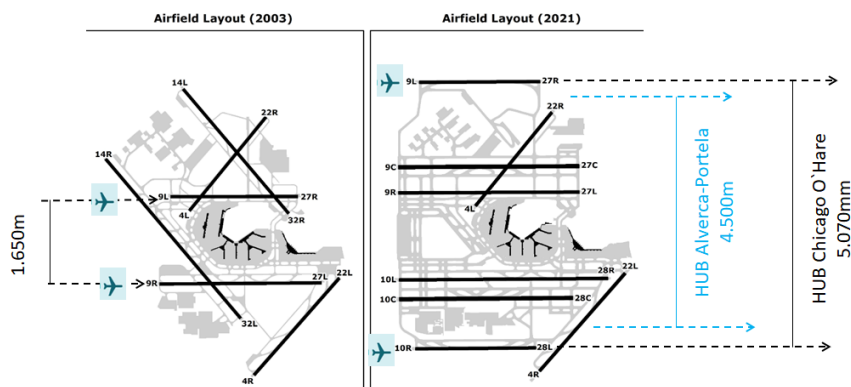


**Critério: Áreas naturais e corredores migratórios (avifauna) (há ZPE) – 2.543ha**

ESCLARECIMENTO 8: o HUB Alverca-Portela funde **dois aeroportos existentes**. O aeroporto Alverca está em operação há mais de 100 anos e o Aeroporto da Portela há mais de 80 anos. Os dois aeroportos têm fluxos de trajetórias sensivelmente paralelas (ângulo de apenas dez graus). A única alteração será rodar 10º a pista em Alverca para que fique mesmo paralela à da Portela.

São aeroportos consolidados e o seu fluxo de trajetórias mantém-se. Para todos os efeitos, o fluxo dos dois aeroportos é similar ao do aeroporto de Chicago (único no mundo com seis pistas) mas em que operam apenas as pistas extremas.

Na figura abaixo, é visível a extraordinária evolução do aeroporto norte-americano (largura de canal aéreo de 1.650m para 5.070m) e como o canal aéreo do HUB Alverca-Portela encaixa dentro dele.



Antes da pandemia foi o 1º aeroporto mundial em nº de movimentos.

Só as soluções com Alverca e Montijo é que abrangem infraestruturas aéreas com muitos anos de operação. O problema da indeterminação das interferências com os corredores migratórios só se coloca nas soluções de raiz (CT Alcochete, Vendas Novas), ambas na margem sul em zonas de grande afluência/passagem de aves, nomeadamente no caso de CT Alcochete.



Fluxos de aves a várias altitudes

Quanto às áreas naturais, o HUB Alverca-Portela apenas afeta uma área de 160ha, cuja maioria (120ha) está, no entanto, com o habitat totalmente destruído e que o ICNF já reconheceu que se deve mudar o seu uso visto o anterior (agrícola) estar inviabilizado pela salinização.



**Em termos de áreas naturais, efetivamente o HUB Alverca-Portela só afeta 40ha.**  
**A questão dos corredores migratórios não se coloca por a solução integrar duas infraestruturas operacionais há mais de oitenta anos.**

#### **Critério: Existência de EIA e DIA (Sim/Não) – Não**

ESCLARECIMENTO 9: Foi entregue à tutela e à Agência Portuguesa do Ambiente (APA), em dezembro de 2018, a Avaliação Ambiental Estratégica comparando o HUB Alverca-Portela com as soluções da empresa Vinci (HUB Portela + Montijo) e a anterior solução HUB CT Alcochete, atualizada mais tarde aquando da consulta pública do EIA Montijo no verão de 2019.

Esta documentação foi publicada no site da solução HUB Alverca-Portela, via pela qual foi disponibilizado à CTI, que dela teve pleno conhecimento. Quanto à existência da DIA, a questão terá de ser colocada à APA.

#### **Critério: Importância estratégica para a Força Aérea (Sim/Não) - Não**

ESCLARECIMENTO 10: O uso de ALVERCA, base aérea só de apoio à atividade fabril da OGMA-Embraer, de facto não tem relevância estratégica operacional para a Força Aérea.

No entanto, comparativamente a outras alternativas aeroportuárias, proporciona um **elevadíssimo ganho diferencial** ao manter intactos e, conseqüentemente operacionais, o CT Alcochete (capacidade NATO), a base aérea do Montijo (capacidade NATO) e a base aérea do Figo Maduro.

As duas infraestruturas de capacidade NATO são atualmente de grande relevância estratégica tendo em vista o acordo dos membros da NATO quanto ao reforço militar em resposta às duas invasões da Ucrânia (guerra em curso).

Outros conflitos latentes em volta do Mediterrâneo fazem como que se tenha de avaliar o futuro com uma cautela muito maior que até 2010.

**Comentário CTI:** Trata-se sem dúvida de uma opção muito criativa, próxima do centro da cidade e com acessibilidade rodo e ferroviária, mas tem condições operacionais difíceis para as companhias aéreas. Apresenta capacidade muito reduzida relativamente à que teoricamente se considera para aeroportos de uma só pista e não tem área de expansão mínima. Separação entre pistas de Alverca e AHD é inferior a 3 MN, mesmo em operação Staggered. Esta opção apresenta características que lhe são únicas e que não ocorrem em mais nenhuma das restantes opções estratégicas.

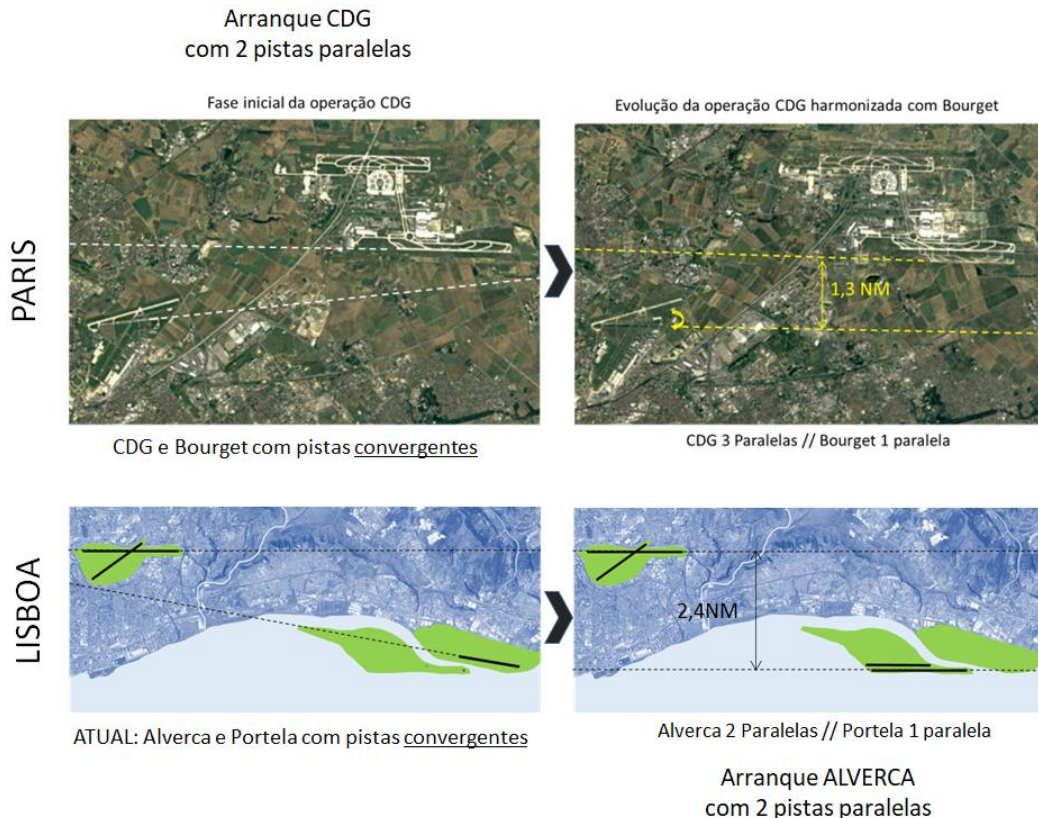
ESCLARECIMENTO 11: nos esclarecimentos anteriores, já foi aclarado que a capacidade aérea do HUB Alverca-Portela é superior à do HUB Madrid-Barajas (105 mov/h versus 100mov/h). Também já foi aclarado que a área total possível com HUB Alverca-Portela é de 1.850ha, superando até a área do futuro HUB Londres-Heathrow com 3 pistas paralelas (1.600ha).

A CTI reconhece que a opção HUB Alverca-Portela apresenta características **que lhe são únicas** e que não ocorrem em mais nenhuma das restantes opções estratégicas. A CTI deveria ter acrescentado que também não ocorrem nas restantes infraestruturas a nível mundial **porque a solução integra inovações técnico-funcionais que a tornam única.**

**É indubitável que a CTI reconhece que o HUB Alverca-Portela é única, não sendo as restantes opções sua alternativa, razão mais que bastante para que nunca tivesse sido excluída pela CTI numa altura em que nem sequer tinha uma equipa de suporte técnico.**

Aclarada o problema criado pela precipitação de julgamento técnico da desapoiada CTI, esclarece-se então a dúvida colocada quanto à separação de 3MN (5,5km), repetindo desenhos que constam da documentação entregue à CTI.

O par de pistas paralelas de HUB Alverca-Portela com cerca do dobro do afastamento do par parisiense Le Bourget-CDG.



O desenho ICAO onde se informa o procedimento de aproximação, inclusive destacando que o afastamento de pistas por ser superior a 2.745m até possibilita operações simplificadas.

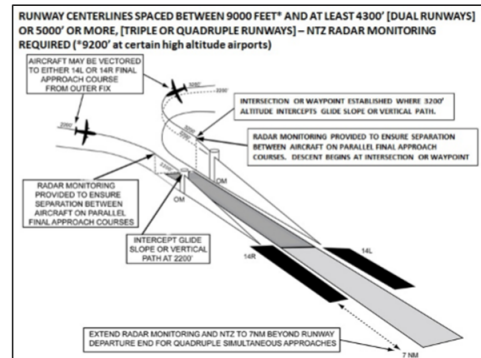
**Portela HUB Alverca Navegabilidade**

**Aviões virando para aproximação final (LOC)**

Devem ter em relação ao avião fazendo aproximação à pista contígua:

- i) 3NM (= 5,5km) de separação radar
- OU**
- ii) 1.000 pés (= 300m) de separação vertical

Exemplo Paris Aeroportos VINCI CDG // Bourget



Fonte FAA

\* ICAO Doc 9643 + FAA (Federal Aviation Administration)

↳ Aproximações simultâneas **SIMPLIFICADAS**

Distância entre pistas ≥ 9.000 pés-2.745m

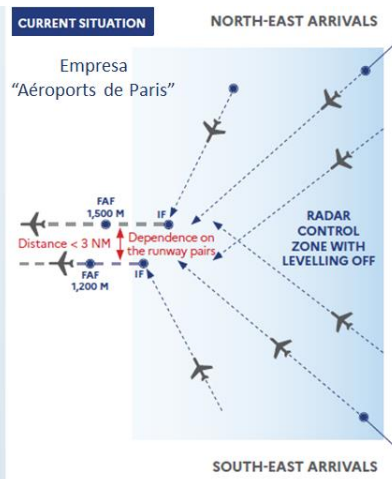
**Só 3 pares de pistas europeias com possibilidade de aproximações simplificadas\* dos dois lados**

- ✓ HUB Roma: 3.800m
- ✓ HUB Paris: 3.800m
- ✓ **Portela HUB Alverca 4.500m**

Com o objetivo de limpar todas as dúvidas do afastamento entre pistas, até juntámos no mesmo desenho o lapso da tutela – que entendíamos esclarecido – com o remetido esquema do aeroporto Paris-CDG, onde se estão a introduzir melhorias operacionais de descida contínua (que também consideramos no HUB Alverca-Portela).



Esclarecimento técnico que VINCI – acionista “Aéroports de Paris - deveria ter dado às entidades nacionais



Landing runway assignment takes place in the radar control area, which may require levelling off to ensure safe aircraft crossings.

Diferença de 300m (1.000pés) em altura entre as duas aproximações

É nosso entendimento que, com as explicitações gráficas, esta questão está suficiente aclarada na documentação entregue.



## Critérios de viabilidade técnico-científica ► Esclarecimentos

**1. A opção Alverca + AHD considera a construção de uma pista, que vai ocupar todo o mouchão da Póvoa, estendendo-se em aterro no rio Tejo para permitir toda a extensão da pista necessária;**

ESCLARECIMENTO 12: a opção considera a construção de duas pistas paralelas, uma (1) pista de 4.000m e uma de 2.600m, esta última funcionando como pista-reserva, afastada de 210m, que no dia-a-dia é usada como *taxiway*. A estruturação operacional é exatamente igual à do aeroporto Londres-Gatwick.

Se no futuro vier a ser necessário aumentar a capacidade, a segunda pista entrará em operação como pista só de partidas. *Op upgrade* operacional é exatamente igual ao que o aeroporto de Gatwick propôs às autoridades inglesas e, curiosamente, será implementado pela mesma empresa (VINCI).



O mouchão tem 810ha e dele apenas se ocupa 160ha (19,8%).

Porém, 120 há estão totalmente destruídos, face ao que realmente se ocupa apenas 40ha original (5%)

**2. O mouchão da Póvoa encontra-se em plena Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo e dentro da Reserva Natural do Estuário do Tejo;**

ESCLARECIMENTO 13: O mouchão da Póvoa tem uma área total de 810ha, com a parcela dentro de dique ascendendo a 420ha (51,9%). Este mouchão estava abandonado quando em 2016 ocorreu uma derrocada parcial do dique, cuja extensão foi aumentando com o passar do tempo. O mouchão ficou sujeito ao vaivém das marés de entrada-saída, que arrastou a camada de solo agrícola e salinizou a camada-base.

Em Alverca, da necessária área de 160h, a maioria (120ha) tem o habitat destruído (figura infra).

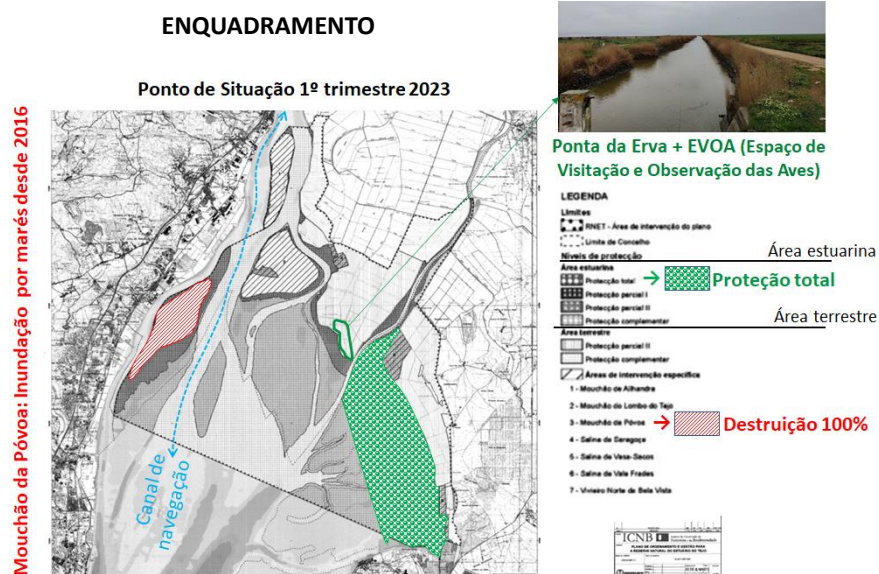


Área indicada como destruída corresponde á parcela dentro do dique (420ha)

O retorno ao anterior uso agrícola está inviabilizado, o que a próprio Instituto de Conservação da Natureza reconheceu ao mudar o seu uso para “refúgio de aves”, como contrapartida dos promotores (ANA-Vinci) do aeroporto civil na Base Aérea do Montijo.

Em consequência da destruição do habitat, a hierarquização do estuário do Tejo por zonas em função da respetiva sensibilidade ambiental de cada uma está alterada.

- A área sensível – “proteção total” – está do outro lado do canal de navegação (margem sul), a uma distância lateral de 8km da nova pista-Alverca.
- O alteamento de 160ha reparte-se em 120ha no patamar mais baixo, as “áreas terrestres de proteção complementar”, e só **40ha** no segundo patamar, a “proteção parcial do tipo I”.
- Além da maioria da ampliação ser sobre áreas de menor sensibilidade, a parcela de maior expressão (120ha) está **destruída** por uma derrocada no dique, com o livre vaivém das marés a levar o solo agrícola/salgar a camada-base. O anterior uso agrícola está **inviabilizado**.



**Nível de prote o:** divide-se em duas se es, a ÁREA ESTUARINA (nível mais alto) e as ÁREAS DE PROTE O COMPLEMENTAR:


** rea Estuarina:** o nível mais elevado   o de “prote o total”. São áreas que se destinam a “garantir a manuten o dos processos naturais em estado de perturba o mínima e a salvaguardar zonas de elevada tranquilidade para as atividades de repouso, alimenta o e nidifica o de aves aquáticas”.

São as únicas áreas que “em caso de perda por alguma forma, dos valores que levaram   classifica o destas áreas, as mesmas não perdem a classifica o que lhes foi atribuída, e as entidades que causaram essa perda ou destrui o devem desenvolver, em articula o com o ICNB, I. P., todas as a es necessárias para assegurar a reposi o das condi es preexistentes.

Com decrescente importância, seguem-se os níveis de “prote o parcial do tipo I” e “prote o parcial do tipo II”

** reas de prote o complementar:** são espaços onde existem valores naturais com relevância/sensibilidade moderada. As respetivas áreas terrestres subdividem-se:

- em “prote o parcial”, cujo objetivo prioritário   a garantia da biodiversidade e manuten o das utiliza es tradicionais dos solos e recursos hídricos.
- “ reas terrestres de prote o complementar”, espaços de uso mais intensivo, que abrangem “ reas de interven o específica”, o caso dos mouch es de Alhandra, Lombo do Tejo e Póvoa, em que o objetivo principal da interven o visa manter a integridade física do mouchão e seus *habitats* naturais, designadamente **através da conten o dos processos erosivos que ameaçam a sua estabilidade.**


**O objeto da interven o deixou de existir com a destrui o total da área dentro do dique**  
 (ver imagens do Google mais   frente)

**3. A Diretiva Habitats estabelece que só são permitidos projetos de desenvolvimento em área classificadas e relevantes para a Diretiva quando não existam opções alternativas, o que não é o caso;**

ESCLARECIMENTO 14: a solução HUB Alverca-Portela, que foi erradamente considerada pela CTI como uma vulgar solução dual de aeroportos desligados entre si é, na realidade, uma inovação mundial, o que significa, por inerência, que é uma solução sem opções alternativas. Só por esta razão ela teria de ser admitida.

Contudo, os seus benefícios são tão vastos que entendemos, para melhor perceção da sua importância, aprofundar / clarificar as suas positivas diferenças em relação às outras opções, bem como recorrer a um conhecido caso semelhante da ampliação do aeroporto Hamburgo-Airbus para comprovar não só a viabilidade como também a celeridade da sua aprovação.

**Síntese:**

**A solução dual HUB Alverca-Portela é uma inovação mundial** ao ser o primeiro uno aeroporto constituído pela fusão de dois aeroportos existentes e que enforma um integrado cluster aeronáutico (Portela-TAP Engineering / Alverca-Embraer).

Não tem alternativa de aeroporto dual e, muito menos, de aeroporto de raiz, que, mesmo a distância razoável, seja equivalente em custo (direto + conexo), em eficiência operacional-ambiental, em rapidez de implementação e, ainda, que encaixe no montante disponível (mil e quatrocentos milhões de euros) da concessão, não precisando de fundos públicos.

**a) A importância do projeto público para o país:** o interesse nacional da ampliação da capacidade aeroportuária de Lisboa é inquestionável e justifica que o mouchão da Póvoa em área protegida, mesmo no seu estado original, pudesse ser usado no projeto público de ampliação comercial do aeroporto Alverca-Embraer, bastando o acerto de contrapartidas ambientais com as entidades europeias. Foi o caso da ampliação do aeroporto privado Hamburgo-Airbus em área protegida até mais sensível, o qual, pela sua pertinência para a avaliação do mouchão da Póvoa, abordamos em pormenor no presente documento.

E, mais, com o habitat original destruído e de inviável recuperação (solo agrícola foi levado pelo vaivém das marés, só restando a camada-base salinizada) mais facilitada e rápida será a aprovação ambiental pela União Europeia (UE).

E, ainda mais, quando do uso aeronáutico do mouchão, resultam substanciais ganhos em saúde humana e segurança, pelo que nem sequer será necessária a aprovação das entidades europeias.

**b) A retoma do uso comercial do aeroporto Alverca-Embraer em articulação dual com o HUB Portela** foi preconizada no passado ainda recente pelos especialistas ambientais (Quercus) e de transportes (engenheiro José Manuel Viegas-TIS) como a mais adequada alternativa à megalomania do aeroporto na OTA, com a solução dual a ser a escolha da Câmara de Vila Franca de Xira (Maria da Luz Rosinha). Na época, a estruturação concetual dual HUB Portela + Alverca só não avançou por causa de um pormenor técnico do foro aeronáutico: o alinhamento da pista Alverca 04-22 conflituava com o da pista Portela 03-21. Foi **apenas e só esse pormenor técnico que inviabilizou a solução dual**, cuja poupança global e mais-valias funcionais eram evidentes.

**c) A retoma do uso comercial do aeroporto Alverca-Embraer no proposto formato ampliado** resolve o único senão de Alverca ao dispor de uma pista de 4.000m paralela à da Portela. Com o núcleo Portela-citadino com 25% do tráfego (médio curso) e o núcleo Alverca com o restante (médio curso e longo curso), cria-se um aeroporto de grande eficiência ambiental, com faseada capacidade até 85 milhões. A eficiência versus as soluções duais antes pensadas com Portela como principal – **Vinci ► “HUB Portela + Montijo” e Quercus/TIS ► “HUB Portela + Alverca”** é indiscutível, o nº de pessoas afetadas no nível de 65dB pelo aeroporto Portela nestas duas soluções é de 37.000 pessoas (medição real no ano 2016), enquanto na uma solução HUB Alverca-Portela o nº baixa para 150 pessoas afetadas.

**d) O processo de ampliação** do aeroporto privado Hamburgo-Airbus sobre uma área protegida (170ha) de elevada sensibilidade, **é a prova factual** que a ampliação Alverca-160ha (área de média sensibilidade-40ha e de baixa /degradada-120ha) cumpre as regras UE e de um país líder (Alemanha) no ambiente, ainda aditando a melhoria da saúde humana e da segurança.

**e) A pista Alverca 03-21 com 4.000m**, em estuário protegido e trajetórias dos dois lados sobre água, será a mais eficiente pista europeia. A capacidade horária do sistema aéreo pode ir a 105 mov/h, o que supera os aeroportos que são concorrentes diretos: Madrid-100 mov/h e Barcelona 80mov/h.

**f) No cluster aeronáutico**, a atividade TAP-MRO (Maintenance, Repair & Overhaul) não é deslocada do aeroporto comercial onde está (Portela), o que evita desperdiçar as instalações e mudar o local de trabalho de mais de um milhão de colaboradores.

A fábrica-aeronáutica OGMA-Embraer ganha a mais-valia de integrar um aeroporto comercial (manutenção de aviões de passagem), sem ser deslocada do local onde está, o que evita desperdiçar dispendiosas instalações e mudar o local de trabalho de quase dois mil colaboradores.

Acréscimo negócios  
OGMA

“Caso o Governo quisesse investir agora na criação de um aeroporto secundário alternativo à Portela, nas pistas de Alverca, muito investimento terá de ser feito. ... Mas há um potencial muito grande de negócio quando um aeroporto está perto porque o fluxo de aeronaves é muito maior. Para nós, enquanto empresa, isso seria muito interessante”, admite Rodrigo Rosa.

Sinergia TAP Manutenção ↔ OGMA

A construção de um novo hangar é essencial para a TAP M&E porque, com a renovação da frota da TAP, vai aumentar substancialmente a frota de longo curso, com aviões de grande porte-A330 – e, no futuro, os A350, que vão necessitar de mais espaço que os aparelhos da actual fota. Ou seja, diz Jorge Sobral, “chegaremos a um ponto em que, com as instalações que temos, não conseguiremos oferecer uma única slot para terceiros”.

“Existem alturas em que a oficina fica cheia e deixamos muitos motores na rua porque não temos espaço”. Os hangares da OGMA em Alverca podem vir a fazer parte da solução para a falta de espaço”.

**g) O uno HUB Alverca-Portela é uma inovação mundial na operação de passageiros e na integração do cluster aeronáutico.** Assim, intrinsecamente, não tem alternativa equivalente. Mesmo observando as outras soluções na esfera da concessão (até 75 km da Portela), as soluções duais não são alternativas equivalentes e as soluções de raiz ainda muito menos. A solução HUB Alverca-Portela nunca poderia ser objeto de exclusão com o argumento da existência de alternativas, dado a ela nada ser semelhante, mesmo a nível mundial.

**h) O custo do aumento da capacidade aeroportuária** do uno HUB Alverca-Portela encaixa na disponibilidade financeira da concessão, o que significa que não precisa de ajudas pública e/ou comunitárias, ou seja, pode ser executado diretamente pela Vinci, conglomerado que inclui uma das maiores construtoras globais.



**i) O uno HUB Alverca-Portela na margem norte não precisa da ponte Chelas-Barreiro e reduz 50km no percurso AV Lisboa-Porto**, o que significa uma poupança de mais de 5 mil milhões de euros em relação às soluções de raiz na margem sul.

**j) O uno HUB Alverca-Portela cumpre o compromisso ambiental UE (dezembro 2020)** de eliminar o uso do avião nos percursos com alternativa de comboio até 3horas, que inclui substituir a transferência avião-avião por avião-comboio, o que significa o aeroporto ter passagem direta dos comboios de Alta Velocidade.

E, também, **cumpre o acertado reforço militar NATO-pós 1ª invasão da Ucrânia (2014)** e pós 2ª invasão da Ucrânia, ao manter incólumes as operações das infraestruturas NATO (BA Montijo e Campo de Tiro de Alcochete) e de apoio internacional (BA Figo Maduro).

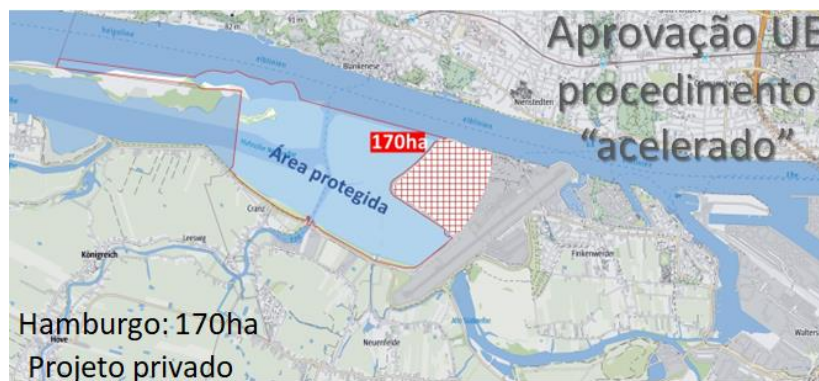
## Lisboa: ampliação de aeroportos existentes

### Aeroporto Alverca-Embraer

Sem alternativa na margem norte na esfera da concessão

## Certificação ambiental do aeroporto HAMBURGO-Airbus

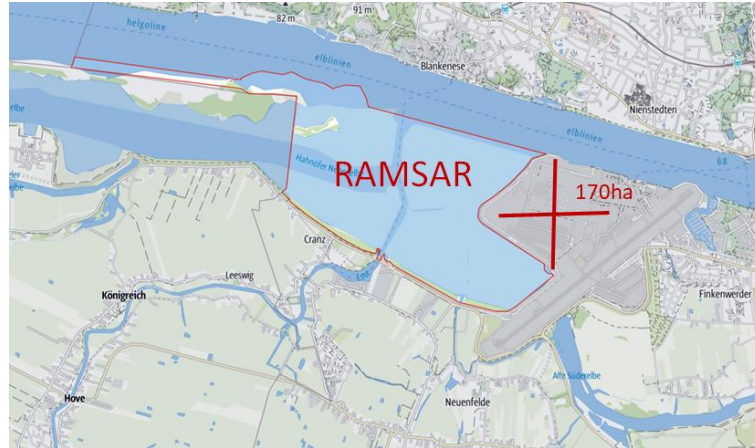
### Ampliação sobre o estuário do rio Elba



### Aeroporto Alverca-Embraer: ampliação sobre o estuário do rio Tejo

## Aprendizado da ampliação aeroportuária em Hamburgo-Airbus

Ampliação de aeroporto-fábrica aeronáutica em área estuarina protegida Muhlenbeger Loch (170ha)



Natura 2000- Special Protection Area (751ha) e Site of Community Importance (795ha)



## Aprovação UE (União Europeia) em procedimento acelerado

COMMISSION EUROPÉENNE  
 SECRETARIAT GÉNÉRAL  
 Bruxelles, le 14 avril 2000  
 F-D-E

C(2000)1079

**NOTE POUR LES MEMBRES DE LA COMMISSION**  
 PROCEDURE ECITE  
 ACCELEREE  
 E/610/2000

**Délai:** MERCREDI 19 AVRIL 2000 - 12 H

Observations éventuelles : service des procédures écrites SG-A-2  
 BREY 13/12 - Fax : 64316 - Tél.: 52362 / 52363  
 (responsable P. LAFILI - Tél. 52364)

Objet : Directive Habitats  
 - Mühlenberger Loch

Proposition de Mme WALLSTRÖM

Décision proposée :  
 approuver le projet d'avis de la Commission émis à la demande de l'Allemagne, conformément à l'article 6, paragraphe 4, de la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, et relatif à l'extension du site de la société Daimler Chrysler Aerospace Airbus GmbH (DASA) à Hamburg-Finkenwerder, en Allemagne, pour accueillir un projet notifié à la Commission avec le détail de ses caractéristiques économiques et sociales ainsi que son impact prévu sur le site Natura 2000 de Mühlenberger Loch;  
 - le texte en langue anglaise est le seul faisant foi;  
 - ne pas publier au JOCE.

Commentaire :  
 Ce projet concerne l'élargissement d'un terrain DASA existante pour la finalisation de la construction d'un avion gros porteur, l'airbus A3XX.  
 Selon le service responsable, ce projet ne présente pas d'incidences financières sur le budget communautaire.  
 Vu l'urgence, Monsieur le Président a marqué son accord sur l'engagement d'une procédure écrite accélérée.

D.G. ENV	A
18-04-2000	
ATTR: D <sub>2</sub>	
INFO: A <sub>1</sub>	

**PROCEDURE ECITE - ACCELEREE ACC**

## Contexto da positiva decisão UE sobre a ampliação do aeroporto em área RAMSAR

### The project will have a significant effect on the site

In such a case, in the absence of alternative solutions, the project can be justified only by considerations related to human health or public safety.

Other imperative reasons of overriding public interest can be evoked only further to the opinion from the Commission (Art 6 paragraph 4 of Habitats directive).

The German authorities had informed the Commission that, based on cost-effectiveness considerations and functional requirements there is no alternative location, which meets the criteria to realise the concerned project in Germany.

O que, sinteticamente, significa que, se o projeto não tiver soluções alternativas (de semelhante custo ou benefício) e não precisar de dinheiros comunitários, as razões de saúde humana e segurança (*safety*) podem, sem mais, justificar o uso de uma área protegida:

- ✓ É bastante a aprovação do ministro do ambiente e do ministro da tutela do projeto que requer o uso de área protegida.

Em HAMBURGO, dado estar em causa uma fábrica de uma empresa privada (Airbus), tratou-se tão e somente de avaliar um **benefício socioeconómico**.

A relevância do projeto para a região é a condição-base no uso de qualquer área protegida, a qual estava garantida pelas autoridades alemãs. O outro único motivo que justificou a mudança de uso foi a falta de alternativas na ótica do negócio empresarial. Com a positiva confirmação dos dois pontos, bastou apenas estabelecer as contrapartidas equivalentes à zona desafetada.

### **A justificação do fabricante AIRBUS para usar a área protegida:**

A empresa só considerava construir a fábrica onde houvesse perto uma sua estrutura produtiva para interface de “expertise”.

O aeroporto comercial de Hamburgo não era opção. O sistema de pistas cruzadas ocupava a maior parte da área e a restante plataforma já estava ocupada pela Lufthansa Technik, a maior empresa mundial de MRO.



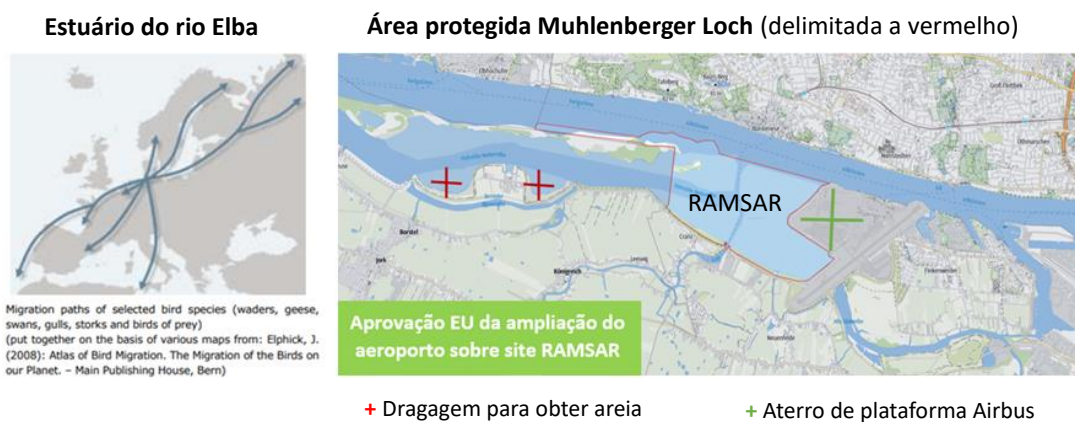
Criar um aeroporto de raiz com uma pista  $\geq 3.200\text{m}$  (logística associada ao fabrico do A 380) não era processualmente viável em tempo. Após avaliadas localizações perto da existente fábrica no mouchão (Finkenwerder) e na região urbana de Hamburgo, concluiu-se que a solução mais viável do ponto de vista empresarial era ampliar a existente fábrica, cuja pista podia crescer até à extensão necessária.

## Projeto aeroportuário sobre **área protegida**

A Alemanha é o país mais rico da UE e é líder na abordagem ambiental ao futuro.

HAMBURGO, a cidade alemã de maior PIB per capita, enfrentou há pouco tempo o mesmo problema que Lisboa-Alverca: precisava usar uma **área protegida estuarina para aumentar o aeroporto-fábrica** Airbus de 110ha para 390h e, também, prolongar expressivamente a pista para 3.200m, com sobrelargura asfaltada (total 75m) para receber aviões A380 (quatro motores).

Contexto ambiental: O estuário do rio Elba é tão ou mais relevante que o estuário do Tejo. A zona protegida em causa (+/- 750ha) é Special Protection Area (SPA)



A área requerida pela ampliação do aeroporto-fábrica obrigava a crescer em todas as direções (como em ALVERCA), envolvendo áreas com diferentes usos, com a parcela mais significativa em área protegida do estuário do Elba:



1 – Existente: 110ha

**Área a mais: 280ha**

2- Sobre área protegida 170ha

3- Sobre mouchão 35ha

4- Marina-bunker: 30h

5 - Sobre o rio Elba 15ha

6- Em “terra firme”: 30ha

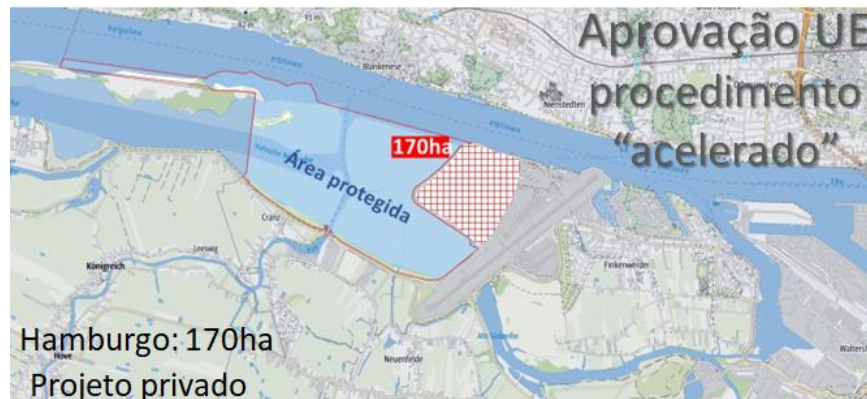
**Área total: ≈ 390ha**

**Aprovação UE:** A ampliação sobre a área protegida Muhlenberger Loch foi aceite, mediante contrapartidas sensivelmente equivalentes (em área e vocação) por satisfazer as condições de interesse nacional \*

- Ver “Report nº 46 – Ramsar Advisory Mission, Muhlenberger Loch Site, Federal Republic of Germany- David Pritchard, Mike Pienkowski and Tobias Salathé”.



## Rápida aprovação UE



## Comparativo Alverca-Embraer com Hamburgo-Airbus

### Troca de pista melhora a saúde humana e a segurança

O aeroporto Alverca-Embraer já foi aeroporto comercial no passado. Quando se estava ainda a avaliar a solução na Ota (2005-2006), foi equacionada a retomada da atividade comercial com a pista existente, medida apoiada pela mais importante associação ambiental na época (Quercus).

**A solução HUB Portela + Alverca já foi a escolha ambiental:** a Quercus era contra as grandes soluções de raiz (elefante branco OTA) e a favor de solução dual mais barata e com melhor operacionalidade, ainda que mais pequena.

#### Existem melhores soluções


Vazio de argumentos que lhe garantiam, se não operacionalidade, pelo menos acessibilidade, o Novo Aeroporto de Lisboa na Ota aparece à luz da razão como um enorme elefante branco. Um projecto mal justificado, sugadouro de dinheiros públicos, dificilmente rentabilizável face a outras soluções mais baratas, com melhor operacionalidade, ainda que mais pequenas, com possibilidade de serem geridas numa óptica concorrencial com a ANA, tal como a já existente pista de Alverca.

Quercus - Associação Nacional para a Conservação da Natureza

A solução, então apoiada pela associação ambiental, era dual. Mantinha a atividade HUB no aeroporto da Portela e “reabria” um aeroporto comercial em Alverca – de médio curso por a pista só ter 2.500m – até com a possibilidade de este último ser gerido em concorrência com a ANA-Portela.

A solução só foi descartada por se ter confirmado que orientação da pista Alverca 04-22 acrescentaria poucos movimentos, em razão da sua orientação conflituar com a da pista Portela 03-21.

O que agora se propõe, no âmbito da solução global: é, em Alverca, uma simples troca de pistas, substituindo-se a pista 04-22 (que passa a taxiway) por nova pista 03-21, que desvia as trajetórias para o plano de água. É uma prática implementada quando existe espaço disponível, o caso da figura infra, onde o aeroporto trocou a pista existente por outra que desvia as trajetórias da população.



**Nova pista ALVERCA 03-21:**

- ✓ Tem a **dupla** vantagem do paralelismo a pista Portela e afastar Ruído da população
- ✓ Pista atual passa a taxiway
- ✓ É, apreciavelmente, **mais afastada da população** que similares pistas europeias

### Aumento de capacidade ALVERCA

#### Privilegia trajetórias sobre água

BOAS PRÁTICAS para reduzir Risco-Ruído **em aeroporto existente**

- ✓ Construção de novas pistas com ângulo que possibilite retirar a trajetória de cima das habitações.
- ✓ Antigas pistas passam a taxiway



**O que significa que o aeroporto comercial Alverca com pista 03-21 terá melhor desempenho, em saúde humana e risco, que a solução preconizada pela associação ambientalista .**

### Ganho ambiental de “HUB Alverca + Portela” versus solução Quercus: “HUB Portela + Alverca”

Com a troca de pista em Alverca (04-22 com 2.500m por 03-21 com 4.000m), é possível desviar o grosso do tráfego, incluindo todo o longo curso, para a nova pista em Alverca com trajetórias sobre água, baixando a Portela a aeroporto-citadino, a moderna prática nos países europeus.

**A redução do nº de pessoas afetadas por aeroporto Portela entre a solução HUB Alverca-Portela e a soluções VINCI e Quercus é extraordinariamente expressiva.**

Cidades de **2** aeroportos

RUÍDO	Londres	Paris	Seattle	Milão	Lisboa
Nº pessoas afetadas	Heathrow City	CDG Orly	Tacoma King County	Malpensa Linate	Alverca Portela-city
Lden≥ 65dB	<b>47.700</b>	8.840	3.900	1.010	<b>150</b>

Atual solução VINCI e solução Quercus-2006 mantinham o HUB na Portela

↓

Nº de pessoas hoje afetadas em Lisboa por ambas seria idêntico

Cidades de **1** aeroporto

RUÍDO	Lisboa 2012	Lisboa 2016	Bruxelas	Manchester	Luxemburg	Birmingham	Madrid	Toulouse	Filadélfia	Lisboa
Nº pessoas afetadas	Portela	Portela VINCI	Zaventem	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	Alverca Portela-city
Lden≥ 65dB	9.500	<b>37.000</b>	5.830	3.900	3.100	1.800	1.800	810	320	<b>150</b>

↻  
 Soluções VINCI e Quercus

## Resumo ambiental comparativo ► ampliação em Alverca X ampliação em Hamburgo

Em Lisboa, com o uso de **40ha** de área estuarina protegida (a restante área está destruída), resolve-se uma carência do país, a ampliação da capacidade do HUB nacional para 50M (reserva até 85M) com um desempenho ambiental acima da média europeia e, ainda, potencia-se o cluster aeronáutico implantado na Portela e em Alverca. Será a ampliação europeia de mais baixo custo.

**a) Aeroporto HAMBURGO-Airbus (empresa privada):** Nos anos quarenta, a fábrica de aviões foi instalada num mouchão do rio Elba com uma pista de 1.360m. No pós guerra, a pista aumentou para quase 1.900m mediante aterro sobre o canal interior (fechado desde então). A empresa alemã veio a ser adquirida pela Airbus e, no âmbito de uma ampliação geral, a pista cresceu primeiro para 2.700m e só em 2006-2007 atingiu o comprimento final pretendido (3.200m).

**Em Hamburgo**, uma empresa privada (Airbus), com o objetivo de aumentar a capacidade produtiva da fábrica-aeronáutica existente, precisou de aumentar a sua área de 110ha para 390ha e a pista para 3.200m, para produzir novas aeronaves de maior envergadura. Para tal, necessitou de ocupar **170ha** (22,6%) de um total de 750ha de área estuarina (pública) da mais alta importância ambiental.

A justificação da empresa para a ampliação da fábrica (em vez de uma nova) foi o uso das suas instalações e a disponibilidade local de qualificada “expertise”, ou seja, sinteticamente, a relação custo-benefício na ótica da viabilidade empresarial.

A justificação do governo foi a potenciação do cluster aeronáutico de Hamburgo.

**b) Aeroporto ALVERCA-OGMA (Embraer):** foi no mouchão da Póvoa que se realizou o 1º voo no país e foi em Alverca que se instalou nos anos vinte o **primeiro aeroporto comercial** nacional. Na época dos voos transatlânticos com hidroaviões, o terminal marítimo foi construído na zona do largo estuário a jusante, onde hoje é a doca dos Olivais. Contudo, o terminal terrestre para os aviões correntes ficou desligado\* na Portela a 3km, com avenida de acesso entre os dois.

Com a abertura da Portela no final dos anos quarenta, o aeroporto da Alverca passou a base militar de apoio, incluindo a OGMA (Oficinas Gerais do Material Aeronáutico), atividade que se mantém até hoje.

\* No aeroporto de S. Francisco, o terminal marítimo ficou junto ao terminal terrestre, este último construído em aterro sobre plano de água, mantendo-se no mesmo local até hoje mediante ampliações sobre água.

**Em Lisboa**, é um projeto público, com o objetivo de aumentar um aeroporto-fábrica aeronáutica existente (infraestrutura pública), de forma a nele **repor a valência de aeroporto comercial, que já teve**, mas agora articulada-integrada com o atual aeroporto comercial dentro da cidade (Portela), de modo a i) atingir a repartição de tráfego: Portela 25%-Alverca 75% e ii) potenciar o cluster aeronáutico nacional implantado nos dois aeroportos e, ainda, iii) a ampliação ser feita sem recorrer a dinheiros públicos e/ou comunitários.

**A solução tem, suplementarmente, um elevado benefício em saúde humana e risco**

Os dois aeroportos de Lisboa (Portela e Alverca) estão na mesma margem do rio e distam entre si **14km** – em Hamburgo 13km, mas em margens opostas – e as suas atuais pistas só não são paralelas como em Hamburgo por, entretanto, a pista principal da Portela ter rodado à volta de 10º.

## **Ampliação aeroportuária com Alverca-Embraer não tem alternativa equivalente, ou sequer aproximada, numa ótica de custo-benefício para a sociedade**

### **Enquadramento da concessão:**

Gestão dos aeroportos nacionais pela empresa Vinci até ao ano 2062, num quadro em que Portugal informou não pretender alocar fundos públicos ao aumento da capacidade aeroportuária de Lisboa.

O contrato admite alternativas da concessionária com solução dual, bem como alternativas do concedente caso a da concessionária se revele inadequada. A concessionária Vinci assinou aditamento ao contrato que ratifica que o montante máximo disponível para financiar o aumento de capacidade aeroportuária sem fundos públicos é, em números redondos, de mil e quatrocentos milhões de euros.

**Quadro da seleção de soluções para o aumento de capacidade aeroportuária de Lisboa:** são separadas em dois blocos: i) as céleres/simplificadas ampliações de infraestruturas existentes e ii) as processualmente complexas soluções de raiz, de dilatado prazo de implementação.

Em razão de Lisboa ter o mais largo estuário europeu e, ainda, de 90% das viagens aéreas estarem concentradas na margem norte, as soluções têm de ser separadas em conformidade com a sua distribuição pelas margens, conforme:

- Soluções só na margem norte.
- Soluções duais na margem norte e margem sul.
- Soluções só na margem sul.

## **Ampliações aeroportuárias (com Portela) na esfera da concessão (até 75km da Portela)**

### **a) Margem Norte**

#### **Solução com Alverca-Embraer: a única dentro do limite físico da concessão**

A solução HUB Alverca-Portela abrange a intervenção em dois aeroportos existentes na margem norte (90% tráfego), um comercial (Portela) e outro que já foi comercial, o qual depois passou a base aérea de apoio (Alverca). Começa com capacidade de 50M de passageiros e pode ir até 85M.

É uma **inovação mundial**, só possível pelo posicionamento do aeroporto inicial (Alverca) em relação ao atual aeroporto Portela, que viabiliza o primeiro uno conjunto “1 aeroporto-2 terminais” mediante um comboio-automático exclusivo dos passageiros e a **única solução** que enforma um integrado cluster aeronáutico das grandes empresas do setor: a TAP Engineering-Portela com a OGMA-Alverca. O custo da fase de 50M de passageiros é de mil milhões de euros.

### **b) Dual com margem sul**

#### **Alternativa da concessionária: HUB Portela principal + Montijo *low cost* (médio curso)**

O aeroporto-HUB continua na Portela, o que afeta mais de 37.000 pessoas com ruído acima de 65 dB, quase tanto como Londres-Heathrow, o aeroporto-HUB que afeta o maior número de pessoas no panorama europeu.

No Montijo, as instalações militares ficam partidas em duas, com o aeroporto civil no meio, mistura de atividades que não se verifica em nenhum outro caso de partilha de uma base aérea. E, por um lado, a receita Montijo teria um substancial desconto para melhorar a atratividade e, por outro, os custos conexos são vantajados, entre outros:

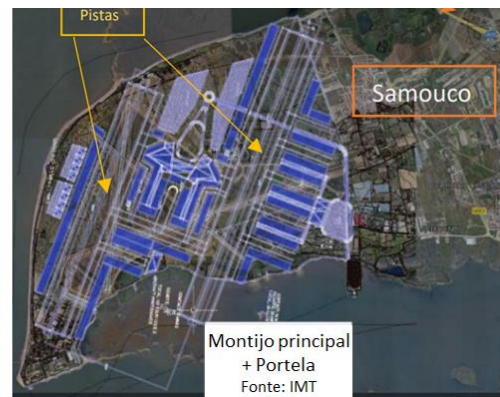


- Transferência militar quase total.
- Acesso por “barco + bus”
- Pista curta: aterragem só com 2.050m  
Segurança total: só 2.200m
- Desvio do canal do Montijo
- Transferência do polo químico do Lavradio

O custo direto e conexo desta solução dual, não definitiva e perigosa, ultrapassa dois mil e quinhentos milhões de euros.



**Alternativa do concedente: aeroporto Montijo principal + aeroporto Portela reduzido (mas com as aeronaves de longo curso)**



A extensão das duas pistas não possibilita a descolagem das maiores aeronaves ► **A função HUB tem de continuar na Portela.** Acresce as obras conexas serem de grande impacto/custo, entre outras:

- O desvio de canal do Montijo.
- A transferência de polo químico Lavradio.
- Encerramento das salinas do Samouco.
- Plataforma de pista sobre estacas.
- Túneis para aceder ao terminal entre as pistas.
- Transferência total da atividade militar.

Esta solução, com forte volume de passageiros na margem sul, precisa :

- Da ponte rodoferroviária Chelas-Barreiro (+/- 8km)
- De longa ponte rodoferroviária entre o Barreiro e o Montijo (≥ 6km)

O custo direto e conexo ultrapassa 12 mil milhões de euros, tem um pesado fardo ambiental, o prazo de execução é longo e não possibilita o desvio do longo curso da Portela.

**Margem sul: aeroporto de raiz não é alternativa às soluções duais com infraestruturas existentes**

As mega soluções de raiz são algo muito diferente de uma solução dual. A sua complexidade processual em impacto territorial e em impacte ambiental é muito mais elevada e incerta do que nas consolidadas infraestruturas existentes.

Cumulativamente, o custo do aeroporto não se enquadra na concessão à VINCI (até ano 2062) nem no desígnio estatal de não existir ajuda pública para a ampliação da capacidade aeroportuária em Lisboa. E, ainda, obriga a sobrecustos conexos, da competência do Estado, superiores a 5 mil milhões de euros.

**O que significa, objetivamente, que um aeroporto de raiz nunca é uma alternativa excludente de uma solução dual. É uma outra abordagem, inclusive em desuso na Europa face ao seu custo e múltiplas implicações.**

### **Soluções aeroportuárias fora da esfera da concessão (a mais de 75km da Portela)**

Soluções localizadas fora do limite físico da concessão aeroportuária e em áreas sem uso aviação e não-públicas, serão projetos privados independentes.

**Não podem sequer ser considerados alternativa, muito menos excludente de uma solução dual dentro da esfera da concessão e em infraestruturas aéreas existentes.**

### **Estudo LNEC-equipa deveria ter avaliado alternativas (legislação UE)**

O Governo incumbiu a entidade pública LNEC de aferir o mérito da recente alternativa (em 2007) de um aeroporto localizado no Campo de Tiro de Alcochete *versus* o previsto aeroporto na Ota. O LNEC-equipa desenvolveu o “Estudo para análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do campo de tiro de Alcochete 2ª fase”.

No estudo, o LNEC-equipa reconhece, inequivocamente, que falta fazer prova da inexistência de alternativas (transcrição com sublinhado nosso):

*O direito europeu estabelece requisitos claros de autorização de projetos suscetíveis de conflitar, em maior ou menor grau, com as zonas classificadas. Nesta lógica, os futuros estudos deverão ser desenvolvidos por forma a fazer prova da inexistência de alternativas e da absoluta necessidade do empreendimento, em função de razões imperativas de reconhecido interesse público e, em sequência, serem adotadas medidas compensatórias que garantam a coerência global da Rede Natura 2000.*

No mesmo estudo, o LNEC-equipa, também dá nota da posição CE (Comunidade Europeia) a respeito da obrigação de todas as alternativas terem de ser avaliadas, transcrevendo, no próprio estudo, as conclusões da Advogada-Geral, Juliane Kokott, proferidas em 27 de abril de 2004, no processo n°C-239/04, contra a República Portuguesa:

*“Não se pode concluir pela falta de alternativas quando tenham sido examinadas apenas algumas alternativas, mas só depois de todas as alternativas terem sido excluídas”.*

**Contudo, as soluções duais não foram avaliadas por LNEC-equipa, nem no seu estudo nem depois dele. O estudo LNEC-equipa foi aprovado em menos de 24h após a sua entrega pelo primeiro-ministro José Sócrates, sem se fazer a prova de que não existiam alternativas, nomeadamente duais, nem sequer avaliadas por LNEC-equipa**

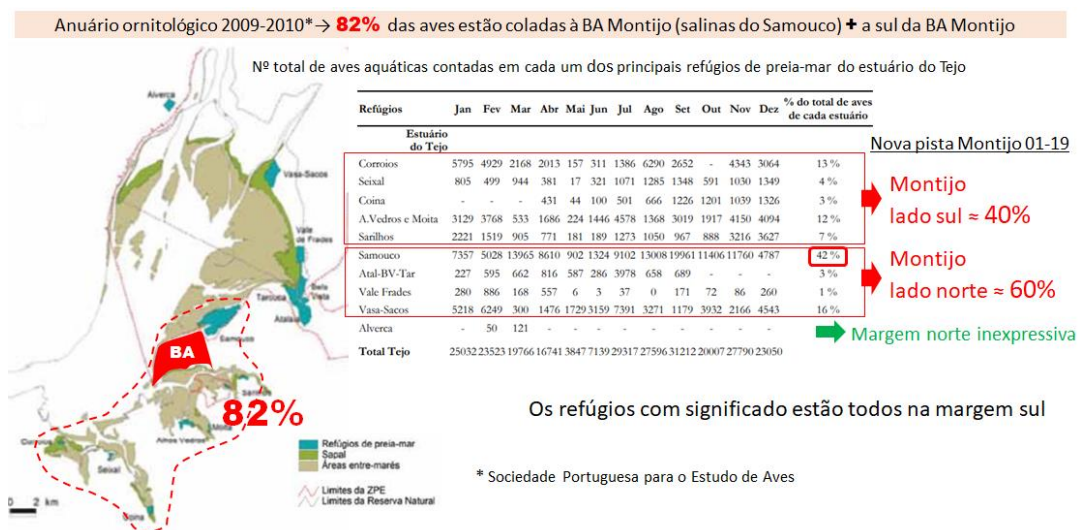
**O que significa que o estudo LNEC-equipa foi intempestivamente aprovado, tendo-se como nulos todos os passos seguintes até à suspensão do projeto no tempo da troika, mormente o estudo ambiental focado especificamente e só na localização CT Alcochete.**

## CTI não teve em consideração as “Conclusões da Advogada-Geral: processo C 239/04” relevantes para a decisão e de que conhece a substância (documentação entregue a CTI)

43. Não se pode concluir pela falta de alternativas quando tenham sido examinadas apenas algumas alternativas, mas só depois de *todas* as alternativas terem sido excluídas. As exigências aplicáveis à exclusão das alternativas são tanto mais elevadas quanto estas sejam adequadas para realizar os objetivos do projeto, sem conduzirem manifestamente – sem qualquer dúvida razoável – a prejuízos desproporcionados.
44. De entre as alternativas que se apresentem para uma escolha concreta, a escolha não tem obrigatoriamente de recair sobre a alternativa que afeta menos a zona em causa. Pelo contrário, a escolha implica uma ponderação entre a afetação da ZPE e as razões de reconhecido interesse público pertinentes.
- 46 - O que é decisivo, portanto, é saber se as razões imperativas de reconhecido interesse público exigem, precisamente, a concretização desta alternativa ou se, pelo contrário, podem ser satisfeitas através de outra alternativa que afete menos a ZPE. Esta comparação implica que as várias alternativas que se apresentam para uma escolha concreta sejam avaliadas relativamente ao seu impacto no sítio em causa e à luz das razões de interesse público pertinentes, com base em critérios científicos comparáveis.

## 4. O conflito com aves é evidente e consubstanciado em estudos existentes (ver por exemplo Catry et al (2021).

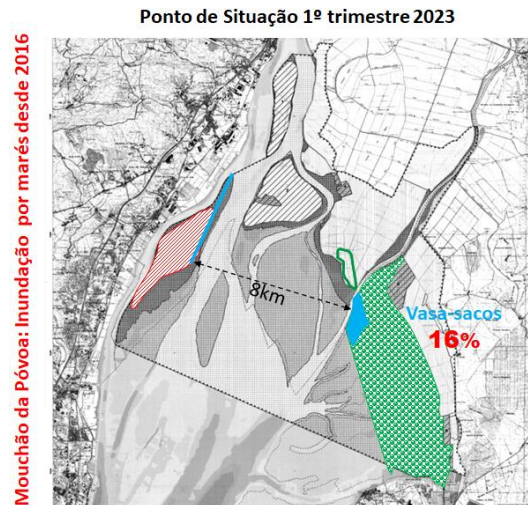
ESCLARECIMENTO 15: No estuário do Tejo, 99% das aves estão na margem sul, o que foi confirmado por contagem da Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves (SPEA). Esta entidade independente realizou contagem das aves no estuário, a qual publicou no Anuário Ornitológico 2009-2010 e cujo resultado se apresenta abaixo, em representação esquemática por zonas para melhor perceção do grande distanciamento de Alverca em relação às concentrações de aves.



O quadro acima – que foi entregue à CTI – comprova que, no estuário do Tejo, os refúgios de aves estão todos do lado esquerdo do canal de navegação, na distante margem sul, a qual concentra acima de **99%** das aves. O nº de aves era tão baixo em Alverca que até a SPEA declarou não valer a pena continuar com contagens neste local.

Deste modo, a nova pista ALVERCA 03-21 e as respetivas trajetórias dos dois lados, não perturbam aves e o risco de com elas colidir é muito baixo.

A pista é paralela ao canal de navegação e a cabeceira sul dista lateralmente oito km do refúgio Vasa-sacos (16% das aves) e à volta de 20km de 82% das aves (a cabeceira norte ainda está mais distante).

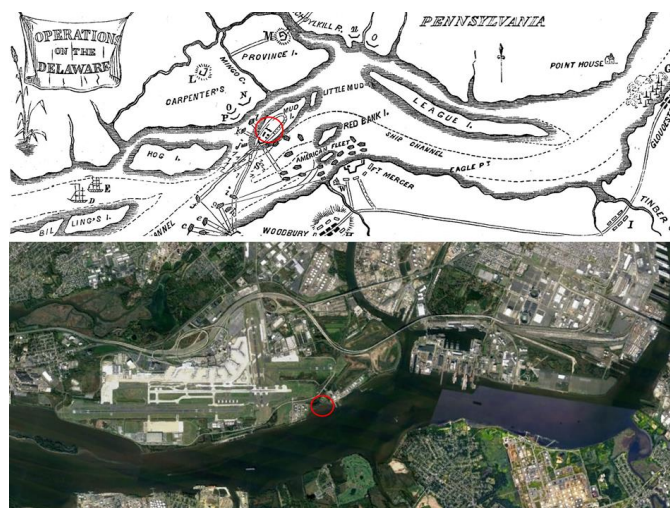


É sabido no setor que a zona mais perigosa em colisão é até 4km e que depois reduz substancialmente. A própria ICAO aponta para 6km como o limite razoável, só desaconselhando atividades potenciadoras de risco (como lixeiras) a distância inferior a esse limite.

##### 5. O projeto liga-se à zona de terminais através de pontes, o que irá inviabilizar o canal de navegação do Tejo;

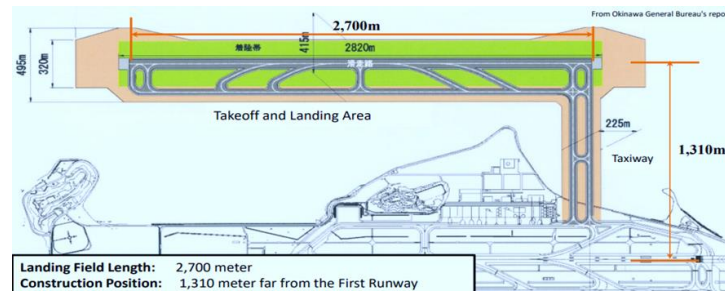
ESCLARECIMENTO 16: o acesso entre a zona dos terminais e as pistas será feito através de viadutos-*taxiway* como no aeroporto de Macau. São viadutos de natureza ecológica por a sua função ser permitir a continuidade do fluxo da água em vez do tradicional corte em aterro para atravessamento.

Os viadutos-*taxiway* são uma alternativa ecológica a preencher o braço interior com aterro, ficando o mouchão encostado a terra (aeroporto de Filadelfia na figura abaixo e que faz parte da documentação entregue à CTI).





A mais recente pista japonesa (figura abaixo, entregue à CTI) tem uma estruturação concetual semelhante à solução em Alverca: terminal em terra e pista em ilha artificial, mas com os dois *taxiways* de atravessamento em aterro comum.



Os requisitos dos viadutos-*taxiway* são de largura 45-60m *versus* o atravessamento por pistas, substancialmente mais largo, atingindo na ordem de 400m.

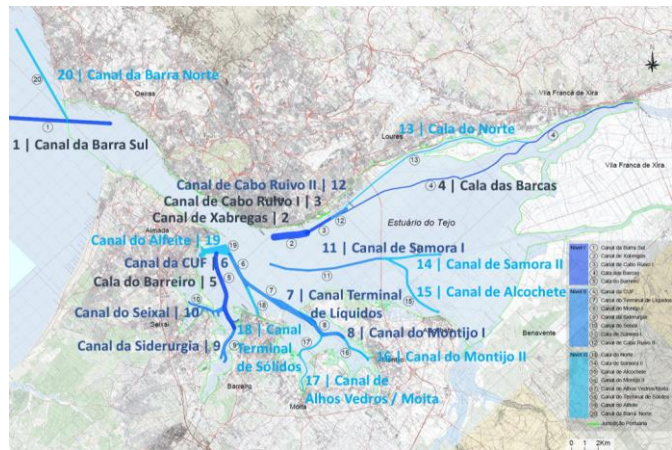
Na ampliação do aeroporto Hamburgo Airbus (figura inferior), inspiração macro da ampliação Alverca-Embraer, o atravessamento da pista é em aterro. No caso de Alverca consegue-se um aeroporto com uma área que é o dobro do aeroporto em Hamburgo com um impacto inferior em área afetada e, ainda, mantendo o fluxo de água.



Hamburgo-Airbus: total 380ha  
Alverca-Embraer → 1ª fase → total 760ha

No que diz respeito à navegação até ao Carregado, ela é hoje feita pelo canal das barcas (nível I). A Cala do Norte (nº 13 da figura seguinte) – o estreito canal entre a margem e o mouchão – é do nível mais baixo (III), nível em que a APL não assume a responsabilidade da manutenção, nem sequer da monitorização.

A este propósito, deve-se chamar a atenção para o facto da derrocada de parte do dique de contenção do mouchão da Póvoa ocorrida em 2016 ter provocado um expressivo assoreamento da cala do Norte pelo arrastamento (vaivém das marés) da camada de solo agrícola do mouchão. **Já decorreram sete anos e não se fez ainda qualquer dragagem.**



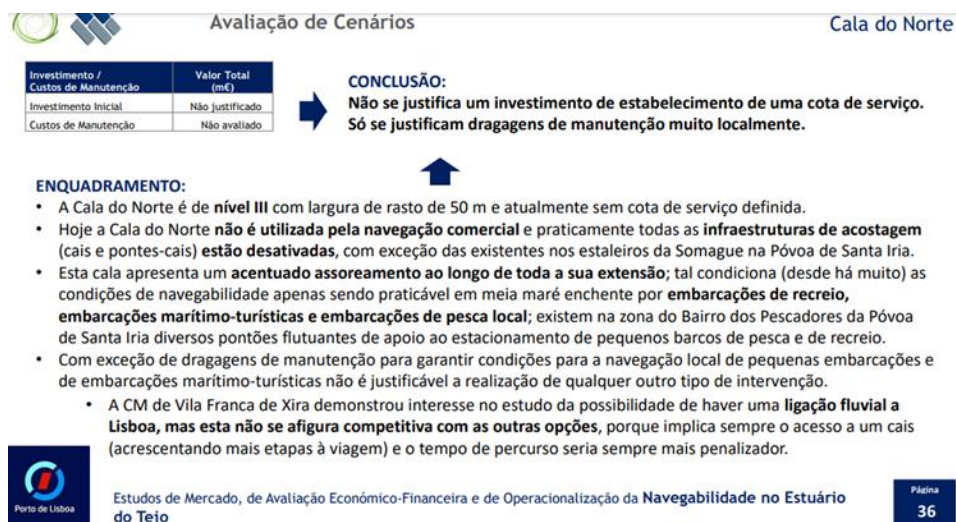
**Nível I (1 a 5)**  
APL é responsável pela manutenção das suas características físicas e pela monitorização.

**Nível II (6 a 12)**  
APL é responsável pela monitorização mas não é responsável pela manutenção das características físicas.

**Nível III (13 a 20)**  
APL não assume responsabilidades pela manutenção nem pela monitorização.

Os próprios estudos encomendados (figura abaixo) pela Administração do Porto de Lisboa (APL) não reconhecem qualquer interesse em mudar a situação porque existe a alternativa canal das barcas, que, inclusive, até vai ser beneficiada para melhor acesso ao terminal fluvial de Castanheira do Ribatejo.

Na cala do Norte, os existentes cais flutuantes para pequenas embarcações a motor e o estaleiro da Somague continuarão a ter acesso pelo lado sul.



Por último, no respeitante aos viadutos-taxiway, por ser um significativo ganho nacional a integração/exponenciação do cluster aeronáutico, chama-se a atenção para a **semelhança entre a dimensão fabril de Alverca-Embraer com a da Boeing-Renton em Seattle.**

Na Boeing-Renton, para acederem à pista, as aeronaves também atravessam um plano de água através de dois viadutos-taxiway (assinalados a amarelo na figura a seguir), como irá ser em Alverca. Contudo, ALVERCA disporá de pista de 4.000m com largura asfaltada de 75m, podendo assim receber as maiores aeronaves de carga (civis e militares).

A originalidade de Alverca é conseguir reunir mais-valias dispersas por vários aeroportos e potenciar o seu resultado de modo a que este seja maior que a soma das partes.

Fábrica Alverca-OGMA sem pista (40ha) tem a mesma dimensão da fábrica Boeing Renton



Nova pista Alverca 03-21 (4.000m x 60m) equivale à pista Renton com largura 60m

A pista da fábrica Renton está do outro lado de um curso de água (Cedar river)



Em Alverca e em Renton a passagem para a pista é por dois viadutos-taxiway

**Em síntese:** a cala do Norte não tem manutenção nem conservação pela APL, está há sete suplementarmente assoreada pela terra que foi arrastada do interior do mouchão pelas marés e o pouco tráfego que a frequenta (pequenos barcos a motor) continua a poder navegar. Os ecológicos viadutos-*taxiway* mantêm o fluxo de água e os pequenos cais-flutuantes continuam com acesso.

Para o tráfego de passagem até ao Carregado é, desde sempre, usada a Cala do Norte, essa sim, pela sua importância, com manutenção constante pela APL.

**6. A área disponível, que é significativamente ocupada pelas OGMA, é muito limitada para as áreas necessárias para a construção de pista, *taxiway*, e áreas de estacionamento;**

ESCLARECIMENTO 17: a OGMA é estratégica para o aeroporto por assumir a manutenção aérea e/ou reparação do tráfego de passagem, beneficiando assim o operador e a empresa OGMA-Embraer (fabrico e MRO). As instalações ocupam 40ha dentro de uma área total que, com reserva, chega a 1.400ha, ou seja, 3% e terão disponível espaço para crescer.

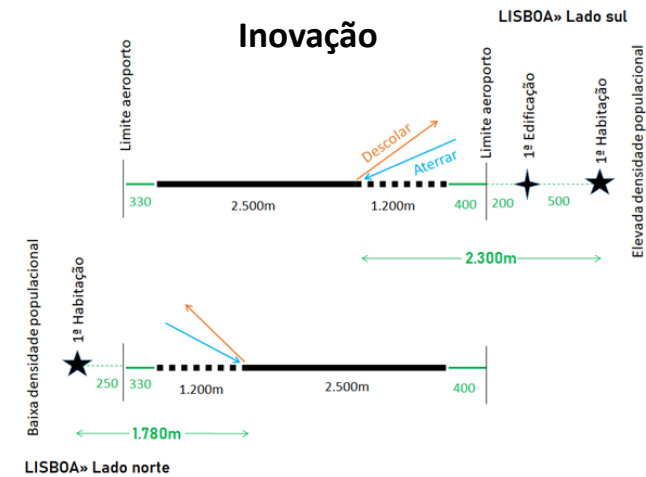


**7. Alverca, tal como a Portela, encontra-se dentro das zonas mais populosas do país, pelo que é natural que a população afetada por esta opção seja a mais significativa. Aliás, todas as opções que envolvem a Portela são penalizadas a este respeito.**

ESCLARECIMENTO 18: Só no desadequado método de cones para avaliação do nº de pessoas afetadas é que os aeroportos em Alverca e Portela podem ser parecidos. Na realidade, a pista de Alverca só tem população de um lado (terra) e, mesmo dela, está afastada cerca de dois quilómetros. E, ainda, **por rodar a pista**, as trajetórias sobrevoam água em mais de sete quilómetros dos dois lados. E, também, a margem ribeirinha é quase toda ela ocupada por instalações industriais (como a Cimpor) e logísticas.

O aeroporto da Portela está rodeado por casas em quase todo o seu contorno, face ao que a única maneira de melhorar em ruído o seu uso, é **recuar para o interior do perímetro a aterragem e a descolagem** e, deste modo, ficar um aeroporto com uma adequada margem em relação à população, à imagem dos aeroportos que não estão junto a planos de água (a maioria dos aeroportos europeus).

O inovador conceito-base do aeroporto-citadino (só até médio-curso) é aproveitar na íntegra a longa pista, mas na ótica do **uso só até médio-curso**. É pensar que se precisa de uma pista de 2.500m e se tem uma pista de 3.700m (extensão que só era precisa para o longo curso)



**Em síntese:** As recomendações internacionais são para a descolagem e a aterragem terem uma margem superior a 1.500m em relação às habitações, por motivos de saúde e risco. O aeroporto da Portela disporá de 2.300m do lado sul (o mais densamente habitado) e de 1.780m do lado norte.

Modelar o uso da pista de 3.700m como pista de 2.500m, não tem paralelo na Europa (e provavelmente no mundo), a que ainda se somam os benefícios do núcleo Portela-citadino:

- reduzir o tamanho das aeronaves,
- eliminar os voos noturnos (23.00 até 7.00),
- teto operacional de movimentos anuais até 110.000 (da ordem de grandeza do aeroporto do Porto dentro de poucos anos)
- Teto operacional horário até 30-32 movimentos/h (Verão)
- Procedimentos de descida contínua,

Em conjunto, estas medidas farão com que a redução no número de pessoas afetadas seja francamente superior aos melhores casos conhecidos. Tudo isto só é possível por Alverca ter pista de 4.000m com trajetórias sobre água dos dois lados.





## Pronúncia ao Relatório Preliminar da CTI

### O que não foi avaliado por CTI:

#### Contrato de concessão ANA-Vinci, Custo e Prazo

- As balizas mais relevantes do contrato de concessão
- Acordo EU (dezembro 2020) sobre redução de emissões
- Custo (aeroporto + acessibilidades conexas)
- Prazo (aeroporto + acessibilidades conexas)
- O comparativo do custo das soluções até ao nível da plataforma
- Sobrecusto CT Alcochete versus HUB Alverca-Portela
- Sobrecusto Vendas Novas versus HUB Alverca-Portela
- Plataforma-aeroporto CT Alcochete seria a mais cara da história da aviação

HUB Alverca-Portela custa **menos 11 mil e quinhentos milhões de euros** que a solução CT Alcochete

HUB Alverca-Portela custa **menos 11 mil e duzentos milhões de euros** que a solução Vendas Novas.

HUB Alverca-Portela tem **1/3 do prazo** das duas soluções de raiz

## Enquadramento decisório

Ampliação da capacidade aeroportuária

Enquadramento macroeconómico

- Ano 2008: Decisão de avançar CT Alcochete no início do ano
  - Crise financeira e das dívidas soberanas: 2008
  - Dívida pública 2008: **127,8 mil milhões de euros**
- Período de ajustamento 2009-2014 (queda do PIB 6%)
  - Queda do PIB de 1,5% ao ano (final de 2014 igual a 2001)
  - Cancelamento de NAL-Alcochete em 2010. Nesse ano a dívida pública atinge **201,5 mil milhões de euros**
  - Privatização a 100% da empresa ANA em dezembro de 2012
  - Invasão da Ucrânia (Crimeia) em 1/3/2014
- Classificação oficial OMS do surto como pandemia: 11/3/2020
- Compromisso UE de redução CO2 / Mudança avião-avião para avião-comboio em percursos com alternativa comboio até 3 h: dezembro 2020 → HUB com passagem direta Alta Velocidade

Ano 2022

Evolução geopolítica / macroeconómica

- Invasão da Ucrânia em 24/2/2022 motivou forte envolvimento NATO. Portugal acordou no aumento dos gastos com a defesa → **Atual reforço do uso militar** do tripé BA Montijo, BA Monte Real, C. Tiro Alcochete é obstáculo ao seu uso civil
- Dívida pública: Atinge **274 mil milhões de euros, mais do dobro** de quando se decidiu avançar com CT Alcochete (2008)

**LISBOA**

O aeroporto foi privatizado (100%).

↓

Em caso de financiamento público para construir ampliação, as obras têm de ir a concurso público

- ➔ Utilização de infraestruturas militares operacionais tem fortes limitações
- ➔ A dívida é agora muito mais elevada

A Câmara Municipal de Lisboa recebeu cerca de 300 milhões de euros para o contrato de concessão poder manter o aeroporto da Portela



## Relatório Preliminar da CTI

### O que não foi avaliado: Contrato de concessão ANA-Vinci, Custo e Prazo

O comparativo das soluções para a ampliação da capacidade aeroportuária de Lisboa é feito no âmbito de uma concessão da exploração do aeroporto à empresa ANA-Vinci até ao ano 2062, o que significa que os termos do contrato (e os seus aditamentos) entre a empresa e o Estado têm, obrigatoriamente, de ser incorporados e considerados na análise comparativa.

#### 1 - As balizas mais relevantes do contrato de concessão (e os seus aditamentos)

**a) A fronteira física da concessão é o raio de 75km com centro no aeroporto da Portela.** Assim, está contratualizado o que é dentro ou fora da esfera da concessão. É inquestionável que a eventual avaliação de uma solução aeroportuária fora da fronteira da concessão não deve, nem pode, sequer ser misturada ou ser causa de qualquer decisão no que respeita às que estão dentro, face ao seu muito diferente substrato contratual.

**b) O valor-limite do custo da solução aeroportuária** para ela poder ser construída diretamente pela concessionária sem encargos para o Estado está acertado, em aditamento ao contrato, no montante, em números redondos, de 1.400 (mil e quatrocentos) milhões de euros.

O volume de receitas que suporta a assunção do custo pela concessionária, assenta numa solução dual desligada, em traços largos:

- O aeroporto-HUB é na Portela, com acesso por metro.
- O aeroporto-“low cost” é no Montijo, com acesso por barco fluvial. Para compensar a falta de atratividade, a concessionária contou com um desconto nas taxas que pode ir até 80%.

Deste modo, as soluções aeroportuárias que encaixem nas baias financeiras serão construídas diretamente pela concessionária sem encargos para o Estado, enquanto as que ultrapassarem o valor terão de ter o apoio público, o que significa que irão a concurso, processo que, no mínimo, durará três anos (se não houver litígio) e no prazo de construção mais 3-4 anos.

Ora, é do conhecimento público que a diferencial de custo entre uma “solução dual com Portela e o outro aeroporto numa base aérea” e uma solução de raiz é, só na infraestrutura aérea, à volta de um para cinco (1:5). É, assim, claro e inequívoco que, face aos valores envolvidos, uma solução dual não pode ser excluída numa **análise preliminar que não considere custo e prazo**, precisamente as suas grandes vantagens em defesa do interesse público e da legislação comunitária ambiental, que o protege contra custos desproporcionados entre soluções.

O contrato dá o direito a “Alternativa da concessionária ao NAL”, tendo a VINCI proposto a solução HUB Portela + Montijo “low cost” com um custo de 1.400M€, a qual subiu a referencial após o respetivo aditamento ao corpo do contrato.

A única solução cujo proponente entregou à CTI um aprofundado estudo económico-financeiro demonstrando, muito claramente, que, além de ser melhor tecnicamente que a “Alternativa da concessionária”, era também **mais económica (VAL diferencial ≥ 750M€\*) e mais rápida, foi o HUB Alverca-Portela.**

\* Modelo económico-financeiro entregue à CTI, que está disponível para consulta no site “hubalvercaportela.com”

**2 - Acordo UE (dezembro 2020) ► terminar com as ligações áreas com alternativa ferroviária até à volta de 3 horas**

As ligações de Alta Velocidade Lisboa-Madrid, Lisboa-Porto e Lisboa-Faro deverão passar no aeroporto-HUB para substituir transferência avião-avião por avião-comboio.

**3 - CTI FASE 1: Custo ► considerar avaliação “grandes números”, separando as ampliações com infraestruturas existentes das com infraestruturas de raiz**

O largo espectro da comparação CTI abrange soluções de **infraestruturas aeroportuárias existentes**:

a) Com custos de ampliação (só aeroporto) no **intervalo 1.000-2.500M€**:

- Alternativa da concessionária HUB Portela + Montijo “low cost”, com aeroportos entre si desligados, sem acesso de rede ferroviária aos dois.
- Inovação mundial da fusão de dois aeroportos, com acesso por comboio-automático e ferrovia em bitola ibérica e bitola europeia (ligações de Alta Velocidade).

b) “Alternativa do concedente”: HUB Portela + Montijo principal, com custo (só aeroporto) **superior a 5.000M€**

E, também, abrange **infraestruturas aeroportuárias de raiz** na margem sul (Santarém-Cásevel é aeroporto privado/externo à fronteira da concessão), com custo (só aeroporto) **superior a 6.500M€**:

- Solução CT Alcochete a 55km da Gare Oriente, com acesso por ferrovia e que obriga a transferir o campo de tiro de Alcochete.
- Solução Vendas Novas a 70km da Gare Oriente, com acesso por ferrovia. O terreno tem de ser adquirido e obriga à mesma a transferir o campo de tiro de Alcochete.

**CTI FASE 1: Prazo ► considerar avaliação do conjunto aeroporto-acessibilidades estratégicas, separando as ampliações com infraestruturas existentes: sem ponte Chelas-Barreiro e as infraestruturas de raiz: com ponte Chelas-Barreiro**

Soluções com **infraestruturas aeroportuárias existentes**:

- HUB Portela + Montijo “low cost” com prazo de **7-8anos** (primeiro Montijo e só depois a Portela). Abertura Montijo em até 4 ou até 6 anos (com pista em plataforma de betão sobre estacas).
- HUB Alverca-1ª fase “low cost” **2,5 anos** e mais 2 anos até conclusão (**total 4,5 anos**).
- “Alternativa do concedente” com HUB Portela + Montijo principal: **8-10 anos**.

Soluções com **infraestruturas aeroportuárias de raiz** na margem sul:

- Solução CT Alcochete (com remoção de projeteis não-detonados): **10 a 14 anos**.
- Solução Vendas Novas (sem remoção de projeteis não-detonados): **8 a 12 anos**.

#### 4 - O comparativo do custo das soluções até ao nível da plataforma (inclusive)

##### As políticas aeroportuárias do século XXI

Nos países onde o desenvolvimento aeroportuário ocorreu mais cedo e com mais força (EUA e Europa), as cidades desde há muito que, na generalidade, mantêm os seus aeroportos iniciais mesmo quando aumentam a capacidade aeroportuária noutra local. E o mesmo tem sucedido na parte do mundo onde esse desenvolvimento começou mais tarde, contudo em ritmo mais acelerado.

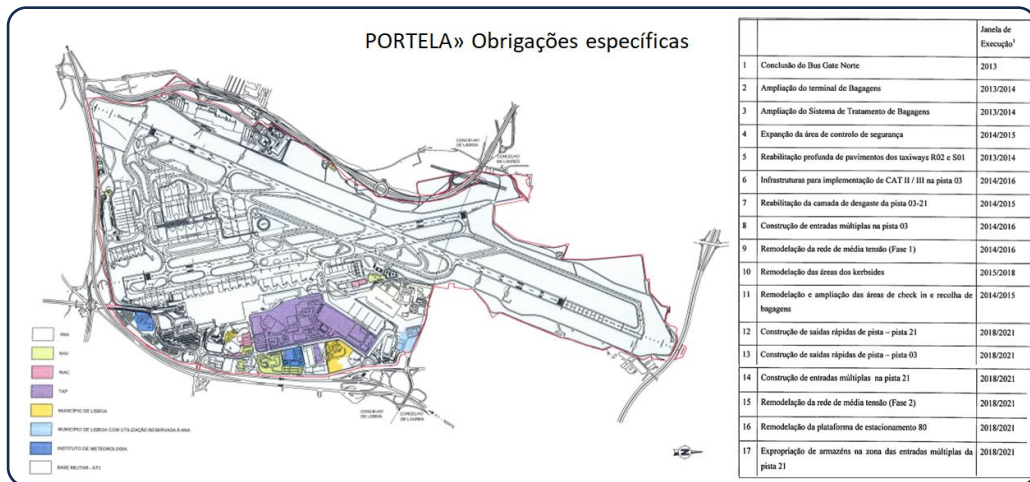
As razões são o seu valor intrínseco e, principalmente, a sua comodidade/atratividade para os utilizadores, motivos suficientes para mesmo as cidades mais ricas e com preocupações ambientais manterem os aeroportos iniciais, mudando-lhes apenas a vocação para aeroporto-citadino.

A tendência de manter os aeroportos iniciais começou há muitos anos e tem-se acentuado, com a passagem do tempo, nomeadamente pelo investimento **até mais tarde que neles se fez** para lhes manter a atividade. É o caso do aeroporto Lisboa-Portela, cuja pista principal de 3.700m é de 1962, no qual se fez pesados investimentos por volta de 2010 e, a seguir, a **ligação de Metro**. A capacidade em adequadas condições de serviço é de 22 milhões de passageiros, mas já movimentou acima de trinta milhões de passageiros. O recorde de voos num dia é de mais de 700 movimentos.

##### Manutenção do aeroporto inicial em caso de ter de se aumentar capacidade noutra local

##### LISBOA tem dois aeroportos iniciais

O segundo aeroporto (1942) → tem em curso melhorias acordadas no contrato de concessão



##### O primeiro aeroporto (1920) → Acessibilidade rodoferroviária excecional



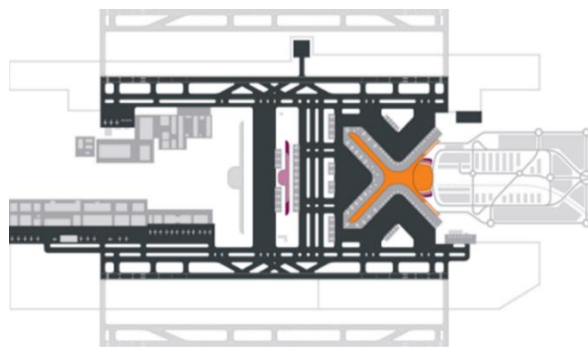
### Avaliação da plataforma-aeroporto ► Binómio “formatação funcional-localização”

O objetivo é escolher entre soluções sem ainda ter o Plano Diretor colocado sobre a plataforma. O binómio deve englobar os custos seguintes:

- i) da formatação: se aproveita(m) a(s) existente(s) infraestrutura(s) aéreas ou a(s) fecha(m);
- ii) da construção da própria plataforma (a terraplenagem e a drenagem geral);
- iii) das acessibilidades conexas, sem as quais não pode funcionar adequadamente.

O diferencial que releva é entre cada solução e a solução mais barata com a mesma capacidade e semelhante desempenho, no caso presente o HUB Alverca-Portela.

### 5 - Sobrecusto plataforma CT Alcochete versus HUB Alverca-Portela: **11.500M€**



- Transferir Campo de Tiro + remoção de projeteis não-detonados: **300M€**
- Não aproveitar infraestruturas aéreas existentes: **4.250M€**
- Reforço Portela intercalar para aguentar até CT Alcochete: **250M€**
- Rede ferroviária /Alta Velocidade associada a aeroporto de raiz margem sul: **5.250M€**
- Reformular sistema de pista 01-19 militar na BA Montijo: **350M€**
- Transferir polo químico do Lavradio por causa da nova pista 01-19: **350M€**
- Suplementares contrapartidas ambientais/autárquicas /diversos (2,5%): **500M€**
- Manutenção ferroviária a mais (ponte Chelas-Barreiro + 50km Lx-Porto): **150M€**
- Prejuízo do porto de Lisboa por reduzir altura livre de 70m para 42m: **≥ 100M€**

#### 5.1 - HUB CT Alcochete: sobrecusto de transferir campo de tiro + remoção acompanhada de projeteis não-detonados ► **300M€**

O gasto de território associado à solução é o mais elevado alguma vez feito por causa de um aeroporto. Na prática precisa até 1.300ha (como Londres-Heathrow e Seattle), mas obriga a mudar o campo de tiro aéreo operacional de 7.500ha por ser atividade incompatível com a vizinhança de um aeroporto. E, conseqüentemente, a construir um novo campo de tiro aéreo com 7.500ha, cujo custo será sobrecarregado com as conexas contrapartidas ambientais e autárquicas de onde se instalar.

**Precisa-se até 1.300ha e mobiliza-se 15.000ha.**

Acresce o custo/demora de se ter de pesquisar/retirar os projeteis não-detonados, bem como ter equipa militar especializada no acompanhamento da terraplenagem (ver Anexo).

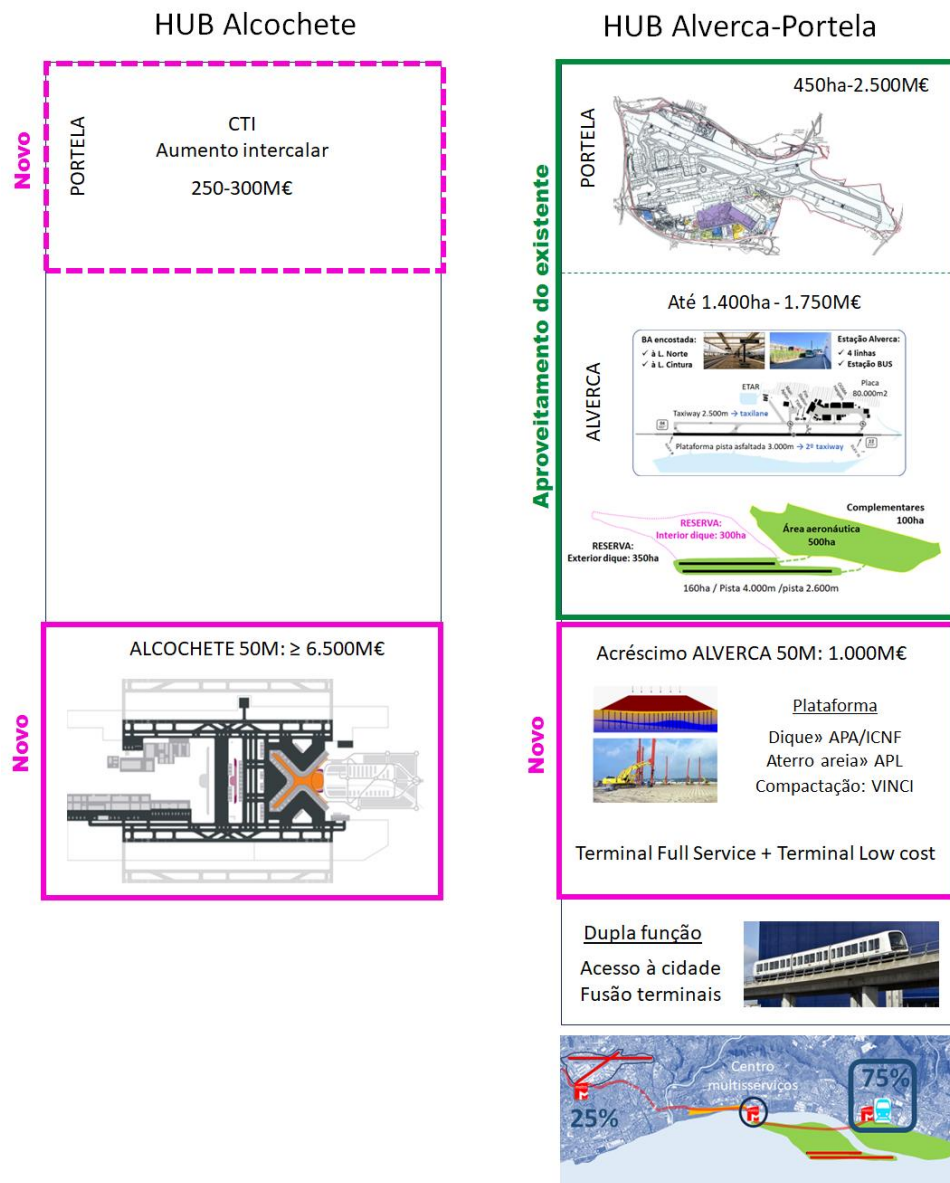
O valor estimado em 2007 pelo LNEC era perto de 300M€.



**5.2 - HUB CT Alcochete: sobrecusto de não aproveitar infraestruturas aéreas existentes ► 4.500M€**

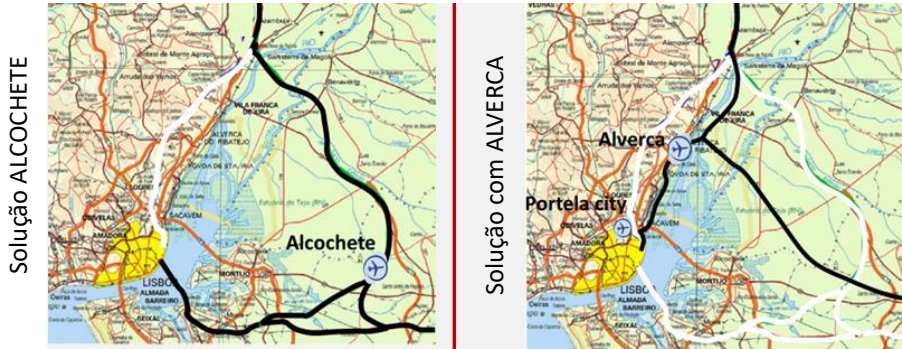
No comparativo do custo de plataformas entra tudo o que se deve à solução/local.

O custo da plataforma CT Alcochete soma o que desaproveita (Portela + Alverca 4.250M€) e o que é provisório (intercalar Portela 250-300M€), em números redondos **4.500M€** no comparativo com o HUB CT Alcochete.



**5.3 - HUB CT Alcochete: sobrecusto da rede ferroviária convencional/Alta Velocidade associada a solução de raiz na margem sul ► 5.250M€**

O comparativo do custo de plataformas considera a estruturação ferroviária da Alta Velocidade. A plataforma CT Alcochete incorpora a estruturação ferroviária «aeroporto margem sul + AV Lisboa-Madrid + AV Lisboa-Porto» com o sobrecusto de 5.250M€ versus a reengenharia ferroviária associada à solução HUB Alverca-Portela.



**6.000M€**  
**Lisboa-Porto + 50km**  
**Porto reduz altura livre 70m → 42m**

**750M€**

☐ Nenhum país troca um acréscimo de distância na principal linha nacional por uma ligação internacional

- CTI troca + 50km na ligação nacional AV Lisboa-Porto de 300km (+ 17%) para reduzir 50 km na ligação internacional AV Lisboa-Madrid de 600km (+ 8,5%)
- Afeta Leiria (+ 42%), Coimbra (+25%), Aveiro (+21%)
- Tráfego AV Lx-Porto é 3-4 vezes superior ao de AV Lx-Madrid

ESPAÑA: Na sua ponta da ligação, para beneficiar Toledo aumentou o comprimento do traçado

Antes era troço direto Talavera-Madrid



**HUB Alverca-Portela**  
**Poupança ferroviária**  
**atualizada ► 5.250M€**

**A solução inclusiva: todos os portugueses mais perto do aeroporto que hoje**

**Inovação mundial: Fusão de dois aeroportos por comboio-automático exclusivo**

**O mais competitivo aeroporto europeu / a melhor acessibilidade global**

**Menor custo e prazo que a solução da concessionária: Execução Vinci**

**Um porto marítimo e fluvial sem constrangimentos operacionais**

- Mais-valia de otimizado entrosamento com aeroporto
- Upgrade para terminal TMCD em Castanheira

**Atravessamentos do Tejo na região de Lisboa:**

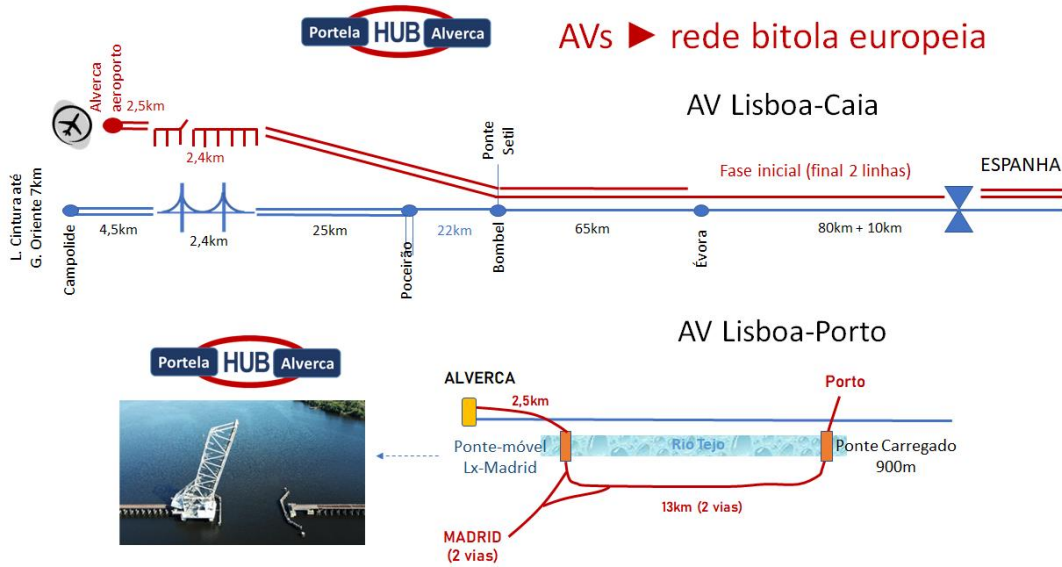
- Bitola ibérica: 25 de Abril e Setil (total 3 linhas)
- Bitola europeia: ponte-móvel Alverca + ponte Carregado (4 linhas)

**Ponte Chelas-Barreiro: troca por uma ponte-móvel em Alverca ► 3.500M€**

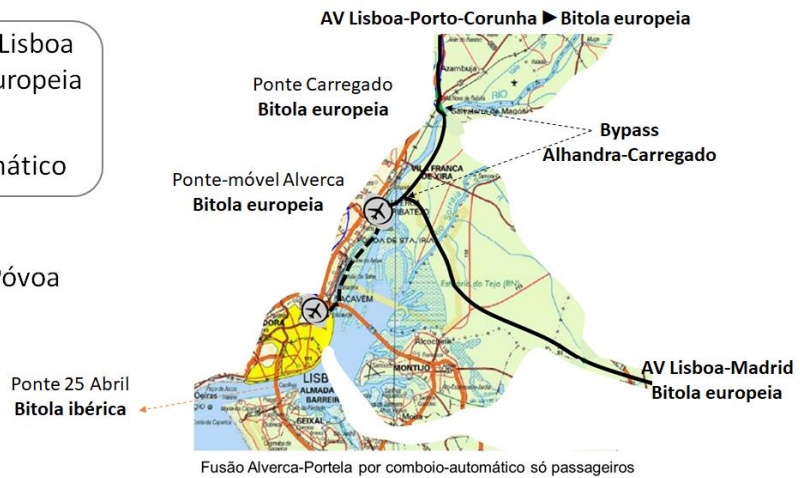
**AV Lisboa-Porto através de bypass Alhandra-Carregado.**

- Poupança: 1.750M€





Lisboa: o nó da rede Alta Velocidade



Em Espanha, a extensão da rede de Alta Velocidade para passageiros caminha rapidamente para quatro mil quilómetros. Portugal tem de estar integrado nesta rede peninsular. É estratégico e vital.

Hoje a Espanha já está a ir mais longe, também quer interconectar o seu corredor mediterrânico de carga em bitola europeia.

Na figura da página 41, que reporta o desenvolvimento da bitola europeia no corredor mediterrânico, é possível confirmar a ligação em curso dos seus principais portos, entre outros, Algeciras, Valência e Barcelona, para chegarem até França em bitola europeia.

#### 5.4 - HUB CT Alcochete: sobrecusto de reformular sistema de pista 01-19 na BA Montijo ► ≥ 350M€



HUB CT Alcochete precisa nova pista Montijo 01-19

Só usa o lado que Alcochete impede

- Pista Montijo 08-26: padrão NATO» 2.440m, sem soleira recuada  
Taxiway a toda extensão, afastamento ≥ 210m  
Sistema “ajuda à aterragem” → 900m
- Pista Montijo 01-19: só apoio aterragem do lado sul» 2.200m  
Sem ajuda à aterragem

**Estudo LNEC (ano 2007)** *Coesistência da NAL /CTA com Espaços Aéreos e Aeródromos de Uso Militar*

Em relação à localização na zona do CTA, a FAP enviou ao LNEC a avaliação dos impactos nas instalações e espaços aéreos de uso militar, onde refere vários impactos dos quais os mais significativos são os seguintes:

- A necessidade da desativação da carreira de Tiro de Alcochete (LP-D10)
- LP - D28A/B (Vendas Novas)
- LP-R26A (área restrita que envolve a Base do Montijo)
- Afecção das operações aéreas no aeródromo do Montijo

O cenário operacional estudado por EUROCONTROL para o NAL nesta localização confirma, para além da implícita necessidade de desactivação da Carreira de Tiro, a de reestruturação da LP-R26A (Montijo) e da cessação da utilização da pista 08-26 do aeródromo do Montijo, passando neste aeródromo as operações a concentrar-se na Pista 01-19.

Desvio do canal de navegação



Plataforma betão sobre estacas = 400.000m<sup>2</sup>

#### 5.5 - HUB CT Alcochete: sobrecusto de transferir polo químico do Lavradio ► ≥ 350M€

Nova pista Frankfurt (só aterragens) obrigou a transferir polo químico

01-Dec-2006 - Ticona GmbH

**Celanese Reaches Settlement with Frankfurt Airport**

Celanese Corporation and its engineered polymers subsidiary, Ticona GmbH, have reached a settlement with the Frankfurt, Germany, Airport (Fraport AG) to relocate Ticona's Kelsterbach, Germany, business, resolving several years of legal disputes related to the planned Frankfurt airport expansion.

Over a five-year period, Fraport will pay Ticona a total of EUR650 million for the costs associated with the transition of the business from the current location and the closure of the Kelsterbach plant. The terms of the settlement shall allow Ticona adequate time and resources to select a site, build new production facilities and transition business activities within Germany to a new location by mid-2011. These activities are expected to be completed without interruption to customer supply.

The settlement is subject to the conclusion of final agreements and approval at Fraport's annual shareholders meeting in May 2007. Ticona is currently investigating potential sites for the future production location within Germany.

No MONTIJO a probabilidade de embate em grandes aves é muito mais elevada que em Frankfurt

Similar caso em aeroporto Frankfurt

Muito conhecido no setor pelo valor das consequências (em custo e prazo).

Após prolongado litígio em tribunal este decidiu a favor da transferência do polo químico.

A nova pista em Frankfurt, que tinha acabado de ser construída, só pode entrar em operação no ano 2010.

#### 5.6 - HUB CT Alcochete: sobrecusto de contrapartidas ambientais/diversos/imprevistos ► 500M€

O conjunto de obras aeroportuárias/ferroviárias/rodoviárias envolvidas na solução CT Alcochete (e as outras de raiz na margem sul) é tão vasto, imbrincado e complexo que, no mínimo, será preciso contar com um sobrecusto de incerteza sobre soluções tão simples como a do HUB Alverca-Portela. Um adicional de 2,5% é o mínimo, o que significa cerca de 500M€.

#### 5.7 – HUB CT Alcochete: manutenção das suplementares infraestruturas ferroviárias ► 150M€

As quatro linhas ferroviárias associadas à ponte especial Chelas-Barreiro (par ferroviário e par ibérico) terão no tempo um substancial acumulado de anos de manutenção, estimado em 150M€.

**5.8 - HUB CT Alcochete: prejuízo causado ao porto de Lisboa/economia nacional ► ??? 100M€**

As pontes ferroviárias, pela sua baixa inclinação, são um problema nos portos marítimos. Estes, ou não têm atravessamento ferroviário ou é percurso de contorno ou é túnel.  
 Nenhum porto marítimo nos tempos modernos condicionou a sua altura livre na bacia de manobras com uma ponte ferroviária, ainda para mais se tiver alternativa.

Ponte ferroviária deve ser no contorno do estuário

- Nenhum porto condicionou a sua bacia de manobras
- Ponte Chelas-Barreiro: Altura 42m **não compatível**

Ponte rodoviária no porto de Cádiz (adjudicada em 2007)



Pendente máxima é **5%**  
 Vão central: 540m  
 Altura livre **70m**  
 Um (1) tramo desmontável de 180m

Ponte rodoferroviária Chelas-Barreiro (2008)



Pendente máxima é **1%**  
 Vão central: 540m  
 Altura livre **42m**

Ponte 25 de Abril antes do porto tem 70m de altura livre



Na bacia de manobras a travessia tem de ser em túnel ou ponte com **70m** de altura livre

Concurso ponte de Cádiz é 2 anos anterior à indicação LNEC-equipa para ponte rodoferroviária Chelas-Barreiro



**HUB Alverca-Portela /mouchão da Póvoa resolve o atravessamento do Tejo no local mais adequado**

Porto de Lisboa  
 Bacia de manobras deve ter altura livre de **70m** (navios de cruzeiros) igual à ponte 25 de Abril na entrada do estuário



Nova ponte rodoviária h≥ 70m  
 Ponte rodoviária móvel  
 Linha férrea (pelo contorno)  
 Cádiz



Bacia de manobras do porto de Lisboa  
 Canal  
 Ponte-móvel Alverca  
 Portela HUB Alverca

O prejuízo **para sempre** do Porto de Lisboa e da economia nacional com a Ponte Chelas-Barreiro com uma altura livre de 42m é incerto (receitas correntes + perda de oportunidades), admitindo-se um montante simbólico de 100M€, com o objetivo de alertar para o seu efetivo prejuízo.

## 6 - Sobrecusto plataforma HUB Vendas Novas versus HUB Alverca-Portela: **11.200M€**

O sobrecusto de Vendas Novas é semelhante ao de Alcochete. As diferenças circunscrevem-se:

### A menos

O campo de tiro de Alcochete também tem de ser transferido, porém, evita-se remover os projeteis não-detonados ► Poupança versus Alcochete de **50M€**.

Em princípio, poderá não obrigar a mudanças no sistema de pistas da BA Montijo, o que significa na pista menos 350M€ e, na mudança do polo químico Lavradio, menos 350M€ ► Poupança **700M€**.

### A mais

A compra do terreno para o próprio aeroporto ► Estima-se, com acessos, **200-250M€**.

A construção de mais 10-15km de linha de AV Lx-Porto ► Estima-se **150-200M€**.

### Balanço:

HUB Vendas Novas poupa na ordem de **300M€** em relação a HUB Alcochete, o que é contrabalançado com o inconveniente de ser mais longe, o que, a ser considerado, os nivela.



**7 - CT Alcochete (11.500M€) e Vendas Novas (11.200M€) seriam as mais caras plataforma-aeroporto da história da aviação: Osaka 10.000M€ e Heathrow 6.000M€**

O melhor indicativo da área necessária para um novo aeroporto concebido em 2023 para o século XXI, são os aeroportos que se mantiveram no mesmo local até **esgotar** a capacidade (Londres-Heathrow) e, também, os aeroportos que constroem **só o que precisam** por o custo/m<sup>2</sup> da área da plataforma ser muito caro, de que são exemplos:

- Aeroportos que crescem à custa de expropriações urbanas: ampliação Londres-Heathrow.
- Aeroportos cuja plataforma é sobre águas profundas: Osaka é o expoente máximo.

**OSAKA:** o aeroporto inicial Itami (**315ha**-pista 3.000m e 2.000m) baixou a aeroporto--citadino (tráfego 17M) e criou-se o aeroporto Kansai, com duas ilhas artificiais perfazendo **1.035ha** (1ª ilha-510ha + 2ª ilha-525ha). O tráfego antes da pandemia foi de 49M (35% Itami-65% Kansai).



**Plataforma da 2ª ilha em águas profundas é a mais cara da história da aviação.**

A zona de implantação a 7km de terra é de águas profundas. A altura de aterro atingiu 40-42m e enorme quantidade de ≈ 250 milhões m<sup>3</sup> de material de afastadas origens. E precisou de forte proteção-mar por estar em região de tufões.

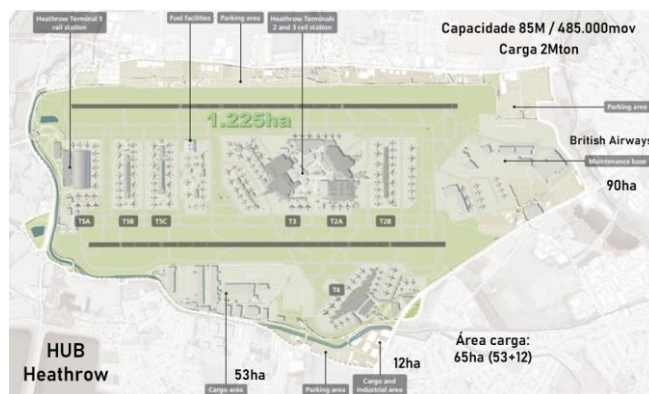
**A plataforma custou mais de 5 mil milhões €.**

As duas ilhas, em conjunto 1035ha, precisaram de mais de 400milhões m<sup>3</sup> e o custo do respetivo total ascendeu a cerca de **10 mil milhões de euros**.

**LONDRES:** Para o aumento da capacidade do HUB Heathrow, foi aprovada uma ampliação (≈ 375ha) para uma 3ª pista e um novo terminal.

O custo global da ampliação & reformulação está estimado em **17 mil milhões de euros**.

A grande parte (≥ 1/3) deve-se ao elevado custo da plataforma (expropriação de quase um milhar de casas /desvio autoestrada / compatibilizar curso de água), grosso modo **6 mil milhões euros**.



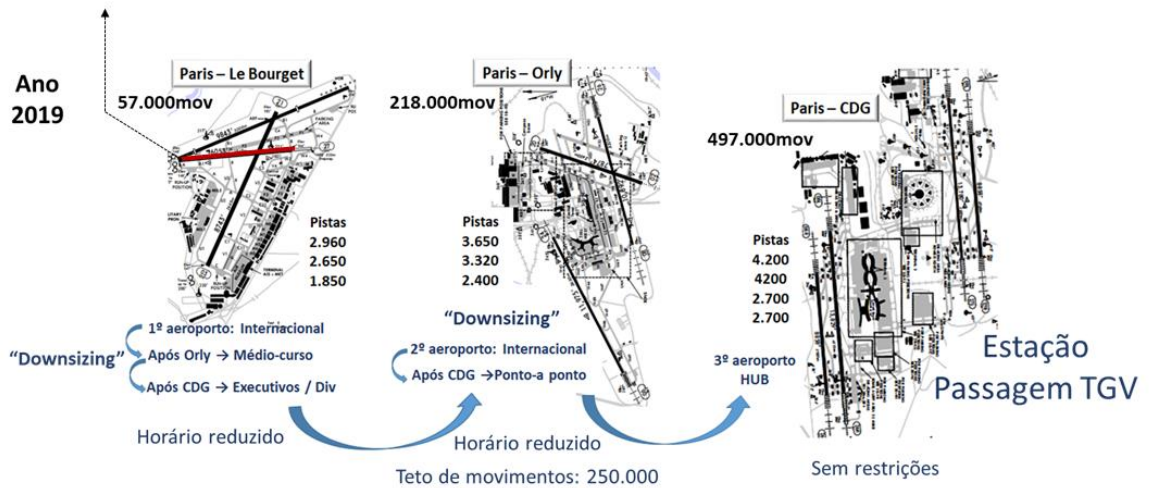
A área total sobe para **1.600ha**. A capacidade com 3 pistas será até 740.000mov.

# ANEXO

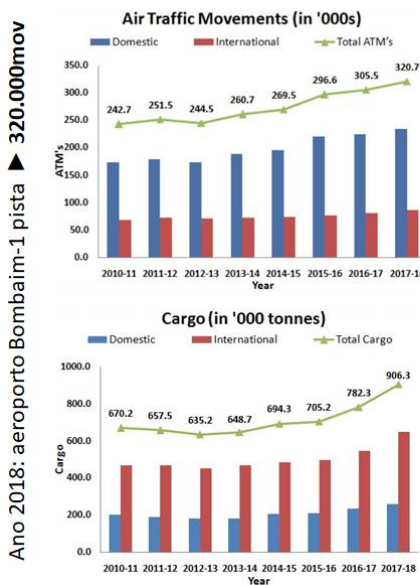
## 1 - Manutenção dos aeroportos iniciais

PARIS conservou os seus três aeroportos apesar de dispor do maior HUB europeu (Charles de Gaulle)

Era conhecido: as cidades ricas não fecham aeroportos: modelam-nos ao futuro

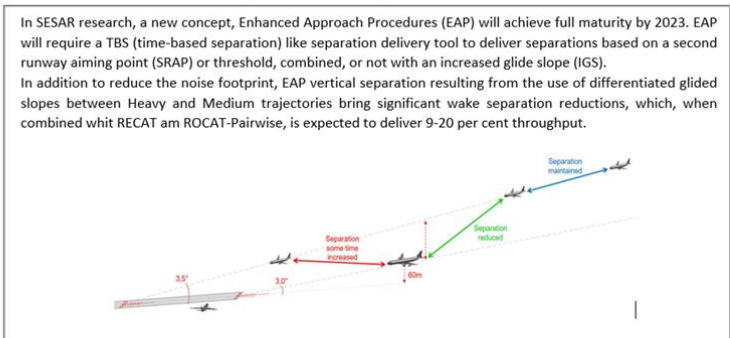


## 2 - Capacidade de aeroporto de uma só pista de 2024-2025 em diante



Era conhecida a capacidade 1 pista  
340.000mov x 170passageiros» 58M

Ano 2030: Capacidade 1 pista ≥ 340.000mov



EUROCONTROL: Bob Graham, Head of Airport Research (3/6/2019):  
“ Air traffic control- Making the best of your assets - a runway package”

### 3 - Cidade-aeroportuária só se desenvolve em aeroporto próximo de metrópoles

Era conhecido o irrealismo de cidade-aeroportuário 1.000ha



Imagem AENA

#### HUB Madrid (polinucleada)

As duas áreas "air city" somam **60ha**

#### Air city

Só é viável em aeroportos perto da cidade

A dimensão usual é até **50-60ha**.

#### HUB Frankfurt-Lufthansa

As duas áreas "air city" somam **45-50ha**

HUB a 10km do centro / passagem de rede AV / 1º aeroporto europeu em carga



Atenas a 25km do centro  
Após 20 anos não tem Air city



#### HUB Copenhaga:

Aproveita a **ampliação da ilha sobre água (15ha)**



The airport business park would be located alongside the current cargo area

### 4 - Instalações militares

#### 4.1 - Campo de tiro de Alcochete (operacional)

Na Europa, continente densamente povoado, em termos territoriais é difícil implantar um novo Campo de Tiro Aéreo, face à sua dimensão/atividade as autarquias são renitentes na sua aceitação.

Era conhecido que na Europa

- Nenhum C. Tiro foi desativado para colocar um aeroporto
- Nem mesmo um abandonado C. Tiro foi escolha para aeroporto

7.500ha



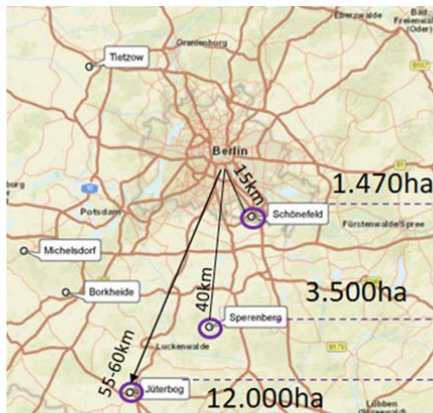
#### UNIDADE SECULAR O CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE

Unidade da Força Aérea de apoio a mais de um ramo, o Campo de Tiro de Alcochete (CTA), criado por Real Decreto de 1904, é muito mais do que uma carreira de tiro para aviões. Com uma actividade muito diversificada e pouco conhecida, constantes e raras são os dias em que não se ouvem os disparos de armas terrestres, seguras e perigosas, ou passageiros de aviões para largar munições de treino ou reais. O CTA encontra-se hoje a atingir índices recorde de utilização. De longe, os maiores dos últimos sete anos. Para dar uma ideia aproximada do tipo de treino que esta infra-estrutura única em Portugal proporciona, em 2007 foi utilizado por forças terrestres das três ramos **1000** dos 365 dias do ano e economias nacionais e estrangeiras utilizaram 465 "shots", ou seja, mais de 900 aviões operaram nos corredores de tiro ar-solo de Alcochete. Fomos ver a sua realidade actual e relembrar os principais marcos da sua história.

Revista F. Aérea Portuguesa "Mais Alto" n° 373

Ano 2007

**Campo de Tiro com intensa atividade**



"Due diligence"

BERLIM: anos noventa

Opção escolhida

Aeroporto budget

Desativada base aérea

Desativado complexo aéreo, com base e Campo de Tiro (com acesso ferroviária)



## 4.2 – Aeroporto civil no Campo de Tiro de Alcochete ► Consequências diretas na BA Montijo

### Eram conhecidas as implicações dos projetos militares conexos

Destques resposta FA (anexo AIA Alcochete dezembro 2010)



Em resposta  
refira: 2010-08-27-011126 P.º 47/10

Assunto: **PROCEDIMENTO DE AIA Nº2251- PROJETO: NOVO AEROPORTO DE LISBOA(ESTUDO PRÉVIO/PLANO DIRECTOR DE REFERÊNCIA) PARECER**

Relativamente ao assunto em epígrafe e na sequência do ofício em referência, em que é solicitada a emissão do parecer sobre o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) apresentado, encarrega-se Sua Excelência o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea de comunicar a V. Exª que, atendendo a que não estão salvaguardados os interesses da Força Aérea, o referido **Estudo não está em condições de merecer parecer favorável**

**CUSTOS:** Intervenções por NAL em CT Alcochete competem ao Concedente (NAER / ANA na época empresas públicas)

De acordo com a proposta de protocolo, a NAER/ANA compensará financeiramente a Força Aérea pela disponibilização do CTA, suportará os encargos com a desmilitarização e construirá o Terminal Militar no NAL. **Os custos com a construção do novo Campo de Tiro, com as intervenções na BA6 e no CTA serão suportadas pela verba com que a NAER/ANA compensará a Força Aérea;**

**ÂMBITO:** Projetos conexos

Adicionalmente, ainda no âmbito das implicações da implantação do NAL no referido CTA, dever-se-ão ter em consideração, também, as intervenções a realizar na Base Aérea Nº 6, por motivo de compatibilização da operação ali realizada como NAL. Consequentemente, **os projectos de Defesa Nacional decorrentes da implantação do NAL na zona do CTA deveriam ser tratados neste estudo como projectos conexos.**

**PRAZO**

Reitera-se que o início da construção do NAL está subordinado ao encerramento das actividades de tiro no CTA, o qual está dependente da obtenção das condições mínimas para operação no futuro Campo de Tiro. Por conseguinte, **as datas indicadas no EIA como previstas para o início da construção e dos trabalhos prévios do NAL são inverosímeis, em particular, o cronograma para os trabalhos de Desmilitarização da área do CTA;**

OBS: FA indica para a 1ª fase de remoção de projéteis não-detonados (só plataforma com par de paralelas) um **prazo de 2 anos**

### Eram conhecidos os requisitos técnicos de nova pista Montijo 01-19

Parecer Força Aérea  
Destaque

Convém precisar, na salvaguarda da operacionalidade da Força Aérea, que a implantação do NAL no CTA inviabilizará a execução de procedimentos por instrumentos para as pistas 08/26 da BA6. Consequentemente, há necessidade de dotar as pistas 01/19 com as características físicas e as ajudas rádio à navegação área equivalentes às existentes nas pistas 08/26, assumindo as primeiras a classificação **de pistas de aproximação por instrumentos precisão CAT I** em detrimento das segundas.

Adicionalmente, é ainda necessário efectuar o **prolongamento das pistas 01/19, para que as suas distâncias declaradas sejam semelhantes às das pistas 08/26**, bem como outras intervenções nas áreas adjacentes às mesmas, na observância do prescrito no Anexo 14 da ICAO e nos STANAG aplicáveis;

Características da pista militar a substituir eram conhecidas

#### Caracterização geométrica

- ✓ Extensão 2.440m sem recuo de soleira
- ✓ Taxiway paralelo 2.440m (entre eixos Δ 210m)
- ✓ Segurança fim-de-pista ≥ 300m
- ✓ Sistema de aproximação com 900m



#### Superfície Livre de Obstáculos (2%)

Começa 275m após o fim-de pista

Altura livre de 18m no bordo do canal requer uma distância de **1.175m**



Plataforma betão sobre estacas ≈ 350.000-400.000m2  
Similar a aeroporto NY-LaGuardia (200.00m2)

Nova pista  
Montijo 01-19

**4.3 – Aeroporto civil no Campo de Tiro de Alcochete ► Consequências indiretas no vizinho polo químico do Lavradio**

Era conhecido nas novas descolagens para sul na pista Montijo 01-19 ► **risco catástrofe**

**Polo químico Lavradio**



O Parque Empresarial da Quimiparque Barreiro ocupa a parte norte do Lavradio, onde se destaca a presença de três unidades industriais sujeitas a “Notificação de Segurança” pela SEVESO por manipularem e armazenarem substâncias perigosas, cuja libertação pode originar: incêndio, explosão, nuvem tóxica e derrame (contaminação). As três unidades industriais classificadas com Seveso de nível superior, conforme o Decreto Leiº 150 / 2015, estão na proximidade do cone de aproximação à pista 01, sendo as seguintes:

- LBC Tanquiper, SA Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro - desenvolve a atividade de manuseamento e armazenagem dos produtos Líquidos a granel, incluindo derivados de petróleo e produtos para a indústria química
- SGL Composites, SA (antiga Fisipe Fibras Sintéticas de Portugal) - fibras acrílicas especiais, nomeadamente fibras pre-tintas, funcionais e para aplicações técnicas
- ADP Fertilizantes - Unidade Fabril do Lavradio, fabrico de ácido nítrico, solução de amónia e soluções azotadas de ureia nitrato de amónio. Armazenagem e movimentação de amoniaco.

Custo mudança do polo químico = **300-400 M€**

**Base Aérea Montijo» Atual pista de apoio 01-19  
Sem descolagens para sul e escassas aterragens por sul**



Novas descolagens para sul

**Motor em plena força / tanques cheios**

**4.4 – Aeroporto civil no Campo de Tiro de Alcochete ► Consequências ambientais**

Era conhecido que Alcochete não avaliou os **impactes Montijo 01-19 / Novo C. Tiro**

Campos de Tiro

Margem sul estuário Tejo

CT Alcochete 7.500ha

Floresta certificada

Sobreiro - 3.683ha  
Pinheiro manso -585ha  
Pinheiro bravo -129ha  
Pinheiro bravo e sobreiro -187ha  
Folhosas (salgueiros, choupos, ..) -22ha  
Eucalipto -371ha  
Agrícola - 380ha

4.606ha

Não considerado

Elevado número de animais terrestres e aves

Não considerado

Desconhecido  
Novo C. Tiro 7.500ha

+

Não considerado

Novo canal de navegação Montijo

Abertura em sapal

Refúgios de aves

Salinas Samouco

## PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/AAE/ AFES

*Ursula*

**OBJETIVO:** Parecer sobre Consulta Pública CTI - Relatório Ambiental do Novo Aeroporto de Lisboa

**REQUERENTE:** Comissão Técnica Independente - Aeroporto

### 1. INTRODUÇÃO

A Comissão Técnica Independente (CTI) - Aeroporto, no âmbito das competências que lhe são conferidas pela Resolução de Conselho de Ministros nº 89/2022, de 14 de outubro, determinou o início da Consulta Institucional do Relatório Ambiental, com término a 19 de janeiro de 2024.

Devido ao período de Natal e Fim de Ano, e considerando a tolerância de ponto, a CTI prorrogou o prazo da consulta pública do Relatório Ambiental, o qual tendo tido início em 6 de dezembro de 2023 terminará a 26 de janeiro de 2024.

Em 2021, o Estado Português deu início ao processo de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) para avaliação de diversas opções de localização do novo Aeroporto de Lisboa.

A CTI nomeada apresentou, em dezembro de 2023, o Relatório Ambiental Preliminar que se encontra em consulta pública, estimando-se que o processo esteja concluído em março.

O Relatório Ambiental, assim como os Relatórios Técnicos Complementares e respetivos anexos, encontram-se disponíveis em [www.aeroparticipa.pt](http://www.aeroparticipa.pt), separador Relatórios.

Foi solicitada a emissão do parecer sobre este Relatório Ambiental por parte da ARSLVT, nos termos dos números 1 e 3 do artigo 7º do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de junho e do Decreto-Lei n.º 58/2011, de 04 de maio.

Pretende-se fazer a avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, tendo sido enviados os seguintes documentos:

- Resumo Não Técnico (RNT)
- Relatório Síntese (RS)
- Relatório Ambiental (RA)

O problema de decisão colocado à CTI nesta AAE é definido na RCM:

- Como aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, em modelo dual ou único?
- Como evoluir para um *hub* intercontinental?
- Será necessário desativar, ou não, o AHD?

Para melhor responder ao problema de decisão e avaliar as OE, a CTI fixou-se no longo prazo e desencadeou uma reflexão estratégica em torno de quatro perguntas: Que estratégia de desenvolvimento nacional o aeroporto vai servir? Como articular os principais sistemas de transporte na Região de Lisboa? Quais os riscos naturais e tecnológicos que podem causar constrangimentos?

Que modelo de aeroporto queremos? Em síntese a questão que se colocou foi: Qual é a melhor solução e como é que devemos chegar lá. É a estas várias questões que o trabalho da CTI procura dar resposta.

A RCM apontou cinco opções estratégicas (OE), às quais a CTI, após um processo amplamente participado, acrescentou mais três, avaliando um total de oito OE.



PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/AAE/ AFES

Unany

Opções Estratégicas	Tipo	Descrição
OE 1	Dual	AHD principal + Montijo complementar
OE 2	Dual/Único	Montijo principal + AHD complementar (evoluindo para o Montijo substituir integralmente o AHD)
OE 3	Único	CTAlcochete (substituindo integralmente o AHD)
OE 4	Dual	AHD principal + Santarém complementar
OE 5	Único	Santarém (substituindo integralmente o AHD)
OE 6	Dual	AHD principal + CTAlcochete complementar
OE 7	Único	Vendas Novas (substituindo integralmente o AHD)
OE 8	Dual	AHD principal + Vendas Novas complementar

Para além das OE o contrato de concessão entre o Estado português e a ANA Aeroportos de Portugal é também objeto de avaliação na AAE, uma vez que constitui uma forte condicionante à decisão.

A avaliação orientou-se por cinco princípios fundamentais:

1. O **primado do interesse nacional**, e não o de qualquer grupo de interesse;
2. A **importância para o país**, isto é, encontrar aquela(s) que possa(m) ser a(s) melhor(es) alternativa(s) de solução para Portugal, com os seus desafios e realidade geoestratégica, política, social, ambiental e económica;
3. A **perspetiva de longo prazo**, reconhecendo que se trata de um investimento de longo prazo, não se podendo refazer a cada 10 ou 20 anos;
4. Por conseguinte, a **flexibilidade e capacidade de adaptação** às incertezas percecionadas, mas também ainda desconhecidas;
5. A **sustentabilidade global** da solução para que seja durável e compatibilize as distintas dimensões da sustentabilidade, desde a ambiental, passando pela social, económico financeira, até à tecnológica e de inovação.

As principais oportunidades e riscos para o ambiente e para a sustentabilidade das OE em análise apresentam-se de forma global, diferenciando-se naturalmente as diferentes OE. A avaliação de cada OE por FCD está disponível no Relatório Ambiental.

Recordam-se os cinco Fatores Críticos para a Decisão que, junto com 24 critérios de avaliação e 88 indicadores constituem o Quadro de Avaliação Estratégica, adotados após um amplo processo de participação pública:

FCD1 – Segurança aeronáutica;

FCD2 – Acessibilidade e Território;

FCD3 – Saúde Pública e Viabilidade Ambiental;

FCD 4 – Conectividade e Desenvolvimento Económico;

FCD5 – Investimento Público e Modelo de Financiamento.

## PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/AAE/ AFES

### Principais oportunidades

- Todas as opções são financeiramente viáveis, não sendo necessário financiamento público para a construção do novo aeroporto;
- Existência e centralidade do AHD;
- Soluções duais têm vantagem em termos do impacto macroeconómico e das acessibilidades porque beneficiam da centralidade do AHD
- Soluções duais são mais vantajosas do ponto de vista financeiro, porque requerem menos investimento;
- Maior proximidade a Lisboa gera maiores impactos macroeconómicos;
- Num cenário de Alta Velocidade e Terceira Travessia do Tejo as soluções servidas ganham vantagem;
- Ligações rodoviárias existentes trazem vantagem;
- Polígono do aeroporto em solo público evita expropriações;
- Vantagens ambientais do fecho do AHD;
- Novas ferramentas de gestão aeronáutica e aeroportuária;
- Melhoria da eficiência energética e descarbonização com novas tecnologias.

### Principais riscos

- População afetada sobretudo pelo ruído;
- Sobrevoos de áreas densamente povoadas e áreas de indústrias perigosas;
- Conflitos com obstáculos naturais e artificiais;
- Conflitos com corredores de aves migratórias;
- Colisão de aves;
- Conflitos com áreas militares;
- Disrupção territorial e económica em caso de o novo aeroporto ter uma vida útil curta;
- Constrangimentos rodoviários em hora de ponta em acessos existentes;
- Riscos de inundação e subida do nível dos mares, perigosidade sísmica, afetação de recursos hídricos superficiais e subterrâneos;
- Afetação do montado;
- Perda de solo agrícola e afetação da REN;
- Contestação social nas proximidades;
- Possível funcionamento deficiente de novas ferramentas de navegação aérea quando aplicadas em aeroporto antigos.

## 2. CARACTERIZAÇÃO

De acordo com os documentos enviados, das oito opções analisadas, quatro em configurações duais e quatro em configuração única, apenas as opções que integram o Montijo (MTJ) se mostram incapazes de servir adequadamente a procura prevista, não ultrapassando o ano de 2050, mesmo no cenário de projeção mais reduzida.

Para qualquer das três localizações, Campo de Tiro de Alcochete (CTA), Santarém (STR) e Vendas Novas (VNO), o funcionamento em regime único permite sempre atender um nível de procura ligeiramente

## PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/AAE/ AFES

superior ao da situação de operação em regime dual. A razão principal é o da perda de alguma procura de passageiros em trânsito quando a operação aeroportuária ocorre naquele regime. Unany

Para todas as opções estratégicas, o distrito de Lisboa é sempre o maior gerador, e sempre com mais de 50% do tráfego e o distrito de Setúbal o segundo para todas as opções que não envolvam STR, substituído pelo conjunto de localizações a norte do Tejo.

Nas opções que envolvem STR a geração do conjunto de distritos a norte do Tejo é quase tripla da estimada nas opções envolvendo outras localizações, reduzindo-se a metade a geração estimada para o distrito de Setúbal e do conjunto dos restantes distritos a sul do Tejo.

A introdução da Alta Velocidade Ferroviária faz reduzir as necessidades do serviço ferroviário convencional, exceto em STR, onde não está prevista a oferta de serviços de alta velocidade. Nas outras localizações servidas pelo serviço ferroviário convencional e de alta velocidade, o ganho de quota modal é significativo, mas compatível com as capacidades de serviço esperados.

A presente AAE, com um objetivo muito específico de comparação entre opções estratégicas, incorpora diversas avaliações, sendo que a que se desenvolve e apresenta neste relatório reporta estritamente às infraestruturas aeroportuárias e aeronáuticas, e á sua capacidade de acomodar a expansão necessária a um hub intercontinental, do ponto de vista aeroportuário e do ponto de vista aeronáutico. Portugal é um caso particular de concentração de reserva militar permanente no espaço aéreo que, como se evidenciou ao longo deste relatório é um severo constrangimento para todas as opções estratégicas. Perante esta evidência é inevitável alertar para a necessidade de analisar e ponderar a possibilidade de libertar algumas dessas áreas para um regime “on-call” em substituição do atual regime de reserva permanente, uma vez que a tecnologia disponível poderá certamente contribuir para a gestão dessa mudança.

Como o aumento da procura significa uma nova infraestrutura, coloca-se o problema de saber se e quando desativar o Aeroporto Humberto Delgado (AHD).

A opção ANA parece ser a de estender a vida útil do AHD o mais possível, para o que propôs numa primeira instância a opção estratégica dual OE1 - AHD+Montijo complementar.

Em qualquer alternativa, a continuidade do AHD pressupõe nele fazer investimentos, naturalmente mais significativos quanto maior a sua vida útil. Teoricamente, a vida útil do AHD pode ser infinita, desde que a procura seja limitada a um nível adequado / aceitável de geração de externalidades sobre a população e sobre a cidade.

A proposta da ANA considera uma só fase com duas pistas (AHD- 1 pista + MONTIJO- 1 pista), prevendo-se a abertura do Montijo complementar no início de 2029.

Na perspetiva do PT3 e do FCD#2 destacaram os seguintes aspetos estratégicos para a decisão sobre o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa:

i) reconhecer que se está na presença de uma infraestrutura com características físicas muito próprias e muito exigentes, de entre as quais destacaram a sua enorme área em planta, com topografia tão plana quanto possível, sem a presença de valores ambientais dignos de proteção, servida pelas grandes infraestruturas nacionais de transportes rodo e ferroviários, em modo convencional e em alta velocidade, liberta de obstáculos orográficos na sua envolvente, e operacionais no seu correspondente

## PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/A AE/ AFES

espaço aéreo, sem população residente nas suas imediações e ao longo dos trajetos de aproximação e descolagem, mas com elevada densidade económica na sua envolvente alargada e, nas circunstâncias anteriores, tão próxima quanto possível da esmagadora maioria dos seus potenciais utentes – os passageiros – cujas origens e destinos nacionais se concentram na Região de Lisboa, mas que nem por isso deverá deixar de procurar servir todo o país, enquanto verdadeiro desígnio nacional;

- ii) notar que a disponibilidade de terrenos em propriedade do Estado, seja para a implantação da infraestrutura, seja para a implantação de todos os serviços complementares sobre os quais se organiza a comunidade aeroportuária, constitui uma enorme mais valia, evitando os sempre complexos, morosos e dispendiosos processos de expropriação, prevenindo de modo particularmente eficaz a emergência de uma onda de especulação fundiária, que dificulta e atrasa todo o processo de desenvolvimento urbano que se segue à construção de um novo aeroporto, e que cria obstáculos à sua rápida afirmação e à eficiência da sua própria operação;
- iii) salientar que o sistema aeroportuário da capital de um Estado membro da UE é parte integrante da Rede Transeuropeia de Transportes e, como tal, a sua localização deverá não só permitir a articulação direta com as grandes redes europeias de transportes, com destaque para a rede ferroviária de alta velocidade, como também contribuir para o reforço do nó dessa rede, neste nosso caso constituído pela cidade de Lisboa;
- iv) considerar a ainda forte dependência duma infraestrutura deste género do tráfego rodoviário, pelo que se revela igualmente importante a sua localização com boas ligações à Rede Principal garantindo uma acessibilidade eficiente com mobilidade adequada de todo o território potencialmente servido, tirando partido dos eixos alternativos menos saturados de entrada / saída do núcleo central da AML;
- v) ter em devida atenção que, de um ponto de vista geoestratégico, e numa perspetiva de longo prazo de desenvolvimento regional e nacional, a localização de uma infraestrutura aeroportuária marca profundamente o território que é suposto servir, pelo que se as múltiplas exigências de localização da infraestrutura à escala local, referidas no ponto i), apontam, necessariamente, para um afastamento do núcleo central metropolitano, podendo contribuir para o seu próprio descongestionamento, em particular dos seus eixos mais saturados, e conseqüente reversão das emergentes deseconomias de aglomeração, um afastamento em demasia, inevitavelmente provocará, pelo contrário, uma desfocagem e enfraquecimento das dinâmicas territoriais metropolitanas, maiores custos ambientais e energéticos associados à necessidade de vencer maiores distâncias, e uma maior dificuldade e mais tardia consolidação da nova infraestrutura.

### 2.1. População afetada

O primeiro critério de avaliação do Fator Crítico 3 - Decisão Saúde Humana e Viabilidade Ambiental -, diz respeito à exposição da população na envolvente à poluição atmosférica e ao ruído, considerado entre os maiores riscos ambientais para a saúde humana. Face aos efeitos mencionados no capítulo 2, a prevenção da poluição constitui uma medida de saúde pública.

Os territórios abrangidos pela área de influência das OE correspondem a um total de 42 municípios, que integram diferentes regiões NUTS II e III. Alguns destes territórios, pese embora a proximidade geográfica, apresentam atributos bem distintos que influenciam o seu potencial para fixar e atrair população, como por exemplo a distribuição e o perfil etário de residentes. Da análise dos indicadores populacionais, sublinham-se as seguintes mensagens:



## PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/A AE/ AFES

- As localizações AHD+MTJ, AHD+CTA, AHD+STR e AHD+VNO, por via dos territórios na área de influência de AHD, são aquelas que têm o maior número de população nas imediações (aproximadamente 2,9 milhões de habitantes);
- As localizações CTA, STR e VNO são as opções de localização com valores mais baixos de população nas imediações;
- As localizações AHD+MTJ e MTJ HUB têm grande sobreposição geográfica, partilhando várias freguesias de influência e, por conseguinte, uma população potencialmente afetada de forma semelhante;
- Seguindo a tendência generalizada do país, a população expectável, não considerando os saldos migratórios (população fechada), tende a diminuir e a concentrar-se na área urbana;
- O perfil etário é muito semelhante em qualquer uma das opções estratégicas, podendo, no entanto, destacar-se o facto de STR surgir com valores relativos mais baixos de população jovem e uma percentagem de população envelhecida mais elevada.
- Uma análise por grupos etários permite antecipar, naturalmente, um envelhecimento da população que resulta de um aumento do número de idosos e diminuição do número de jovens. Acresce que se prevê também uma diminuição generalizada do número de ativos.

### **População afetada pelo ruído**

Tendo por base a metodologia (Anexo I do Relatório Síntese do PT4), as pegadas acústicas foram mapeadas espacialmente com recurso ao Sistema de Informação Geográfica ArcGis. A partir da sobreposição com as manchas de população residente foi determinada a população residente potencialmente exposta aos indicadores de ruído  $L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$  e  $L_n > 45 \text{ dB(A)}$ .

A Figura 6.2 apresenta a sistematização da população exposta ao ruído para cada uma das OE em avaliação, cuja análise permite identificar os seguintes aspetos:

- As localizações CTA, VNO e STR são mais favoráveis do ponto de vista da população exposta, tanto numa perspetiva de análise estratégica assente no indicador de ruído global como na comparação associada à exposição em período noturno. Este resultado está sobretudo associado à pressão que o AHD atualmente representa na população de Lisboa e Loures.
- Nas localizações únicas, a ordem de grandeza da população residente exposta a níveis de ruído superiores aos valores limite de exposição é substancialmente inferior às localizações duais, tanto para o indicador  $L_n$  como para o indicador  $L_{den}$ ;
- Para as OE Hub, a ordem de grandeza da população residente exposta a níveis de ruído superiores aos valores limite de exposição é substancialmente inferior às OE duais, sendo na ordem das dezenas/centenas de milhar para a OE2, dos milhares para as OE3 e OE5, e na ordem das centenas na OE7, tanto para o indicador  $L_n$  como para o indicador  $L_{den}$ .

Para além da avaliação da população residente potencialmente exposta, procurou-se identificar os aglomerados populacionais que serão potencialmente mais afetados pelo ruído da atividade aeroportuária, tendo por base a análise das pegadas acústicas. Destacam-se ainda os seguintes aspetos:

- A pegada acústica do AHD abrange um território de elevada densidade populacional (superior a 20 000 hab/km<sup>2</sup>), destacando-se os aglomerados urbanos localizados nas freguesias dos Olivais, Alvalade, Campo de Ourique, Estrela, Avenidas Novas e Sacavém e Prior Velho;

PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/A AE/ AFES

Unany

- A pegada acústica do MTJ complementar afeta quatro aglomerados urbanos com uma elevada densidade populacional (Barreiro, Lavradio, Baixo da Banheira e Santo André. Afetará ainda a Aldeia de Paio Pires (com uma densidade populacional superior a 20 000 hab/km<sup>2</sup>).

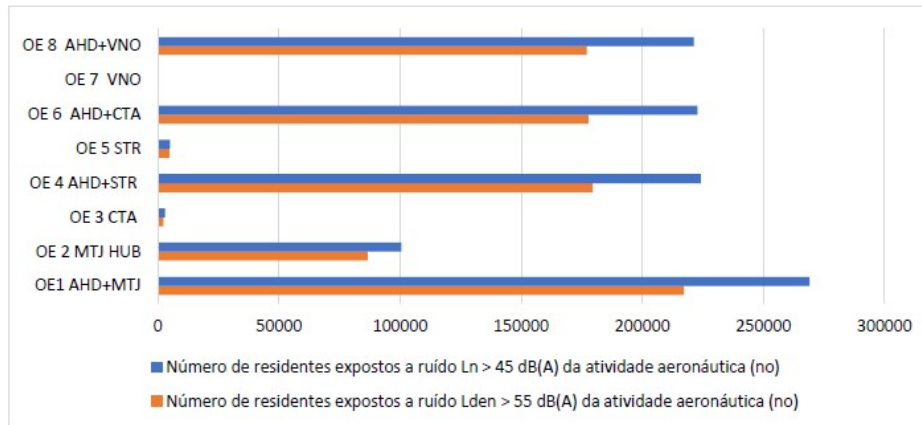


Figura 6.2 População residente exposta ao ruído gerado pela atividade aeronáutica.  
Fonte: Censos, 2021 & Elaboração própria – pegada acústica.

O funcionamento do Montijo como aeroporto complementar ao AHD implicará a utilização da infraestrutura aeroportuária atualmente existente – BA6, localizada na zona Oeste do município do Montijo. Um incremento na utilização desta infraestrutura, implicará um aumento relevante dos níveis de ruído no território.

- As localizações que envolvem Santarém (seja como aeroporto complementar ao AHD, seja como Hub, cruzam os municípios de Santarém e Golegã (pequena parcela no quadrante nascente), uma parte significativa do polígono de implantação, fica localizado num território que atualmente cumpre os valores limite de exposição (Lden e Ln) de uma zona mista. A existência de uma nova fonte de ruído no território, implicará, inevitavelmente, um aumento dos níveis sonoros. Para além dos aglomerados urbanos afetados à pegada acústica do AHD, destacam-se os aglomerados urbanos de Azinhaga, Pernes e Arneiro das Milhariças (que apresentam uma densidade populacional inferior a 5000 hab/km<sup>2</sup>), que são afetados pela pegada acústica de AHD+STR.
- As localizações que envolvem o CTA, cruzam os municípios de Montijo (zona Este) e Benavente, uma parte significativa do polígono de implantação, fica localizado num território que atualmente cumpre os valores limite de exposição (Lden e Ln) tanto para uma zona mista como para zonas não classificadas. A pegada acústica de CTA abrange um território maioritariamente caracterizado por uma baixa densidade populacional (até 1000 hab/km<sup>2</sup>). Na localização AHD+CTA, para além dos aglomerados urbanos afetados à pegada acústica do AHD, destaca-se o aglomerado urbano de Santo Estevão, com uma densidade populacional inferior a 5000 hab/km<sup>2</sup>.
- As localizações que envolvem VNO abrangem um território maioritariamente caracterizado por uma baixa densidade populacional (inferior a 5000 hab/km<sup>2</sup>). No caso da localização AHD+VNP, para além dos aglomerados urbanos afetados à pegada acústica do AHD, destaca-se o aglomerado urbano de Bombel, com uma densidade populacional inferior a 1000 hab/km<sup>2</sup>.

PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/AAE/ AFES

No que diz respeito às infraestruturas sensíveis (edifícios escolares e hospitalares) expostas ao ruído  $L_{den} > 55$  dB(A) e  $L_n > 45$  dB(A) (Figura 6.3), é possível concluir que:

- As localizações do tipo Hub (MTJ HUB, CTA, STR, VNO) são mais favoráveis do ponto de vista da exposição de infraestruturas sensíveis aos indicadores de ruído que as OE duais; este resultado é explicado pela pressão que o AHD atualmente representa junto destas infraestruturas, o que se traduz num efeito cumulativo em todas as OE duais;
- As localizações CTA e VNO, no atual contexto de uso do solo e ordenamento do território, não afetarão infraestruturas sensíveis (considerando os valores limite de exposição estipulados pelo RGR para zonas sensíveis); a localização MTJ afeta um número de edifícios escolares expostos a níveis superiores ao valor limite de exposição (seja  $L_{den}$  seja  $L_n$ ) na ordem das três dezenas, enquanto que STR afeta um número de edifícios escolares expostas a níveis superiores ao valor limite de exposição (seja  $L_{den}$  seja  $L_n$ ) inferiores a uma dezena;
- Para todas as soluções duais, o número de infraestruturas sensíveis expostas ao indicador  $L_n$  é superior ao número de infraestruturas sensíveis expostas ao indicador  $L_{den}$ , o que é particularmente relevante no caso dos edifícios hospitalares;
- Para todas as localizações duais, o número de edifícios escolares expostos a níveis superiores ao valor limite de exposição (seja  $L_{den}$  seja  $L_n$ ), ronda as centenas; no caso dos hospitais os números rondam as dezenas.

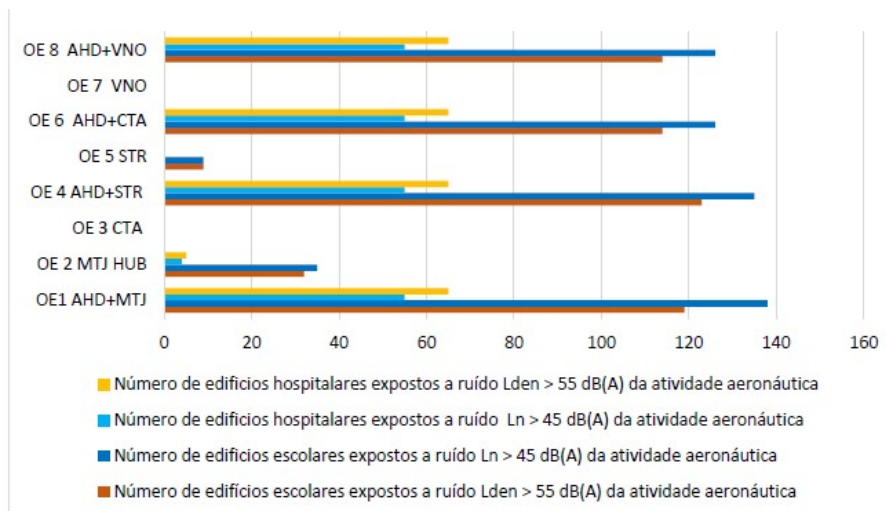


Figura 6.3 - Edifícios escolares e hospitalares afetados pelo ruído da atividade aeronáutica.

Fonte: OpenStreetMap, 2023 & Elaboração própria – pegada acústica.

**Exposição da população à poluição atmosférica**

Utilizando as emissões do AHD reportadas pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA, 2021), foi aplicado um modelo de qualidade do ar para estimar as concentrações de Dióxido de Azoto ( $NO_2$ ) e material particulado de diâmetro aerodinâmico equivalente inferior a 2,5 micrómetros ( $PM_{2,5}$ ), associadas às opções estratégicas em análise (Anexo 1 do Relatório Síntese do PT4).

A aplicação do modelo com as emissões do AHD permite avaliar (de uma forma prospetiva) o pior cenário, pois a evolução tecnológica esperada indica uma tendência de redução das emissões.

PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/AAE/ AFES

*Unany*

É de salientar que, apesar da natureza estratégica da presente avaliação, para analisar e comparar a contribuição das opções estratégicas para os níveis de qualidade do ar, a modelação da qualidade do ar apresentou-se como uma ferramenta essencial, uma vez que um modelo de qualidade do ar permite estimar e mapear as concentrações de poluentes para uma dada área de estudo com elevada discretização espacial, acrescentando informação muito relevante às estações de monitorização, que estão confinadas aos locais de medição.

A exposição populacional (calculada através do somatório da multiplicação entre o número de pessoas e a concentração de poluentes em cada célula da grelha de simulação) é um importante indicador utilizado para avaliar os riscos associados à saúde da população, decorrentes da exposição a poluentes ambientais. Os dados de população utilizados foram os disponibilizados pelos Censos 2021 (INE, 2022). A Figura 6.5 apresenta o número de pessoas expostas a concentrações de NO<sub>2</sub> e PM<sub>2,5</sub> resultantes da atividade aeroportuária para cada uma das opções estratégicas, por gama de concentração. De acordo com o Anexo I do PT4, as concentrações máximas anuais de NO<sub>2</sub> variam entre 3,4 µg.m<sup>-3</sup> (CTA) e 9,5 µg.m<sup>-3</sup> (MTJ HUB), enquanto os valores máximos de PM<sub>2,5</sub> registam uma variação de 1,4 µg.m<sup>-3</sup> (CTA e VNO) até 3,9 µg.m<sup>-3</sup> (MTJ HUB). É importante mencionar que os valores referidos mais elevados são apenas atingidos nas proximidades do aeroporto, diminuindo consideravelmente com a distância ao aeroporto. Ainda assim os valores indicados não ultrapassam os atuais limites legais.

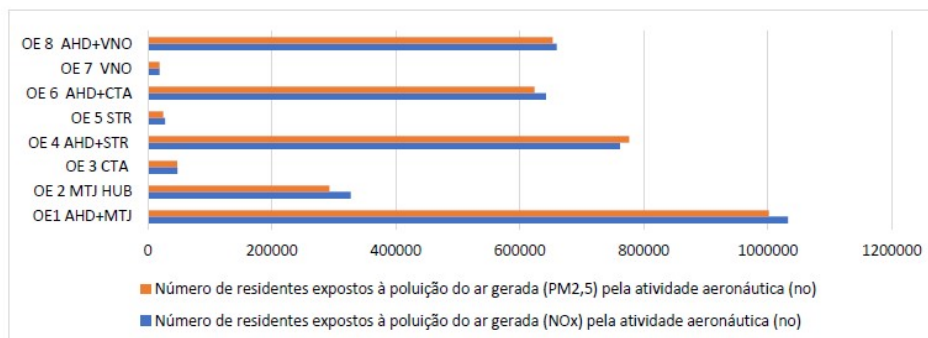


Figura 6.5 - Número de pessoas expostas a (a) NO<sub>2</sub> e (b) PM<sub>2,5</sub>, por gama de concentração, de acordo com as diferentes OE.

Fonte: Censos, 2021 & Elaboração própria – modelação da qualidade do ar.

No período de transição, a AHD+CTA é aquela que resulta num menor número de pessoas expostas a ambos os poluentes considerados. Relativamente ao período de longo prazo a solução VNO que substitui integralmente o AHD, é aquela que resulta no menor impacto para a saúde da população, minimizando a exposição a PM<sub>2,5</sub> e NO<sub>2</sub>.

Com base nesta análise, é visível que as opções ‘greenfield’ são substancialmente melhores, do ponto de vista da população exposta à poluição atmosférica, do que as soluções duais, combinando o Aeroporto Humberto Delgado com outra solução.

É fundamental salientar que, mesmo diante de um número substancial de pessoas expostas, os valores de concentração relacionados com a atividade aeroportuária não ultrapassam os limites legais e estão abaixo dos valores referidos nas diretrizes da OMS. No entanto, perspetiva-se um aumento das emissões de poluentes atmosféricos na envolvente das acessibilidades de cada OE, associado a um



**PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/AAE/ AFES**
*Unany*

aumento do volume de tráfego rodoviário, seja nas vias atualmente existentes, seja nas novas vias rodoviárias. Este aumento das emissões, terá implicações na qualidade do ar e, conseqüentemente, na população exposta. Ainda assim estes valores poderão vir a ser reduzidos com o crescimento de viaturas elétricas. A monitorização constante das concentrações e a operacionalização de políticas de controlo de poluição são elementos cruciais para garantir que os valores-guia da OMS continuem a ser respeitados. É de salientar que as considerações elencadas estão afetadas pela incerteza que os pressupostos metodológicos assumidos e os condicionalismos existentes originam. Para além disso, retratam as implicações das diferentes OE considerando o atual contexto de uso do solo, ordenamento de território e dinâmicas populacionais. Não obstante, entende-se que, na atual perspetiva de análise estratégica comparada, tal facto não compromete as tendências obtidas e respetivas conclusões.

Globalmente, do ponto de vista ambiental, as opções únicas são mais favoráveis do que as opções duais. Entre as únicas, no domínio da afetação da população, em especial do ruído, uma das grandes preocupações associadas ao AHD, as soluções VNO e CTA são claramente preferíveis em relação a STR. Entre as soluções duais, os resultados apontam para as opções AHD+VNO e AHD + CTA. Ainda assim estas opções revelam problemas de afetação de recursos naturais e biodiversidade, em especial do montado e recursos hídricos. As opções que envolvem MTJ são claramente mais desfavoráveis do ponto de vista ambiental e de saúde humana, mas também pelos riscos naturais e tecnológicos.

Quadro 7.1 - Síntese da análise comparativa das Opções Estratégicas no âmbito do FCD3 'Saúde Humana e Viabilidade Ambiental'.

Critérios	Indicadores	OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8
Saúde humana	Ruído	△	△	▲▲	△	▲	△	▲▲	△
	Qualidade do ar	△	△	▲▲	△	▲	△	▲▲	△
Biodiversidade	Áreas naturais classificadas	△	△	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲
	Montado	▲▲	▲▲	△	▲	▲	▲	△	▲
	Avifauna	△	△	▲	▲	▲	▲	▲▲	▲▲
Recursos naturais	Solo agrícola	▲▲	▲▲	▲	△	△	▲	▲▲	▲▲
	Água superficial	▲	▲	△	▲	▲	△	△	△
	Água subterrânea	▲▲	▲▲	△	▲	▲	△	▲▲	▲▲
Riscos naturais e tecnológicos	Inundações e subida do nível do mar	△	△	▲▲	△	△	▲	▲▲	▲
	Sísmicos	△	△	▲▲	▲	▲▲	▲	▲▲	▲
	Acidentes Industriais graves	△	△	▲▲	△	△	▲	▲▲	▲
	Incêndios	▲	▲▲	▲▲	△	△	▲	▲▲	▲

Legenda: Mais favorável ▲▲ Favorável ▲ Menos favorável △

A expansão aeroportuária, em especial quando envolve a construção de uma nova infraestrutura aeronáutica, acarreta sempre efeitos ambientais negativos relevantes.

## PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/A AE/ AFES

Unany

A análise da informação ambiental pôs em evidência que, globalmente, as opções duais duplicam os problemas sobre duas zonas, com um potencial de afetação da população maior. Tal acontece porque as opções duais integram necessariamente o AHD onde a afetação da população é já muito expressiva.

As opções únicas concentram os problemas numa única área. Permitem retirar os problemas sobre a população de Lisboa, não os transferindo sobre uma elevada quantidade de outras populações. Ainda assim, no domínio da afetação da população, em especial do ruído, as soluções VNO e CTA são claramente preferíveis em relação a Santarém. Entre as soluções duais a avaliação sugere que as que integram VNO do CTA, são as mais favoráveis. É, no entanto, de notar que qualquer destas conclusões requerem processos de tomada de decisão acompanhados por um ordenamento territorial robusto na envolvente.

A análise de informação ambiental pôs em evidência que, na afetação da saúde humana, e de certa forma também nos riscos, os resultados dos indicadores são, na globalidade, unânimes na diferenciação das opções estratégicas, evidenciando que as soluções únicas são claramente vantajosas comparativamente com as soluções duais, que, não só mantêm os atuais problemas ambientais do AHD como estendem a outras localizações novos efeitos ambientais negativos.

Vale a pena também sublinhar que do ponto de vista ambiental as soluções que envolvem MTJ são fortemente penalizadas pela maioria dos critérios de avaliação deste FCD. STR sai penalizada pela maior afetação de população (em comparação com as outras localizações únicas) e pela afetação de REN e solo agrícola, recurso natural cada vez mais valorizado num enquadramento de alterações climáticas e de maior autonomia do país na produção alimentar. Do ponto de vista ambiental as soluções duais devem apenas ser consideradas como soluções de transição. Esta avaliação indica que as que integram VNO seguida do CTA, são as mais favoráveis.

Do ponto de vista ambiental, contudo, estamos perante duas oportunidades que merecem especial atenção.

Uma das oportunidades assenta na redução ou eliminação da atividade aeronáutica pesada no aeroporto Humberto Delgado e assim contribuir para eliminar a pegada sonora e reconhecidos efeitos sobre os cidadãos, já para não falar da poluição atmosférica, que embora represente uma fração da poluição atmosférica gerada pelos restantes meios de transporte da cidade, não deixa de merecer preocupação, em especial pelos poluentes menos estudados como o caso das micropartículas, entre outros.

O novo aeroporto de Lisboa vai produzir impactos económicos muito significativos nas regiões envolventes das possíveis localizações (Alcochete, Montijo, Santarém e Vendas Novas) e, assim, influenciar a dinâmica económica e a coesão territorial.

A solução dual que mantém o AHD, complementada por um novo aeroporto em Santarém, OE4 AHD+STR, é a que apresenta maior vantagem em termos de coesão territorial.

As opções estratégicas duais apresentam uma vantagem clara em termos de impactos macroeconómicos relativamente às opções únicas. A causa dessa vantagem é a centralidade do AHD em termos de localização e a elevada densidade económica da região da AML.

Das opções únicas, a OE3 CTA destaca-se pela sua maior proximidade a Lisboa e também pela sua maior densidade económica, gerando maiores impactos macroeconómicos, fomentando, ao mesmo tempo, coesão na sua região.

Globalmente, a OE6 AHD+CTA é a que resulta em maior impacto macroeconómico.

## PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/AAE/ AFES

De acordo com os documentos analisados, salientam-se as seguintes conclusões:

1. Os riscos ambientais estão particularmente ligados ao FCD #3 – saúde humana e viabilidade ambiental;
2. Os regimes jurídicos de proteção ambiental, nas suas várias vertentes, vão manifestar-se no momento de concretização da opção de expansão aeroportuária e prolongam-se na vida da solução, designadamente quanto à responsabilidade civil por danos ecológicos e nos planos de monitorização da gestão de resíduos, ruído, qualidade do ar e da água e manutenção da biodiversidade;
3. AHD e MTJ não colocam dificuldades tão significativas em matéria de planeamento territorial, embora no último caso, com a ressalva da grande proximidade de área protegida (Estuário do Tejo);
4. Tais localizações revestem-se, contudo, de relevantes inconvenientes a nível ambiental, desde logo por força do impacto causado pela poluição – principalmente sonora – junto de um maior número de recetores sensíveis (i.e., edifícios habitacionais, escolares, hospitalares ou similares ou espaços de lazer, com utilização humana) e, em geral, das populações;
5. Os riscos ambientais identificados são, em regra, resultantes dos regimes concretizados a nível nacional e com carácter transversal, podendo manifestar-se com maior ou menor acutilância nas diversas localizações associadas às OE. Esses riscos irão manifestar-se no momento de concretização da opção de expansão aeroportuária e prolongam-se na vida da solução, designadamente quanto à responsabilidade civil por danos ecológicos e nos planos de monitorização da gestão de resíduos, ruído, qualidade do ar e da água e manutenção da biodiversidade,
6. Todas as localizações equacionadas nas Opções Estratégicas suscitam objeções juridicamente relevantes em matéria de ordenamento do território.

Atendendo ao debate identificado em redor do futuro das viagens de avião e dos fatores condicionantes das escolhas dos passageiros em viagem de lazer, concluiu-se que as questões associadas às alterações climáticas têm um potencial assinalável de vir a influenciar o paradigma da viagem de avião, nomeadamente na procura e na oferta de escolhas mais sustentáveis alinhadas com uma consciência coletiva que reconhece a importância de agir pela viabilidade do planeta. Contudo, embora a identificação destes fatores de mudança seja clara, a análise sobre a sua relevância na decisão do viajante não é conclusiva, mesmo que alguns autores lhe atribuam um carácter residual e geograficamente desigual.

Em suma, não se antevê que as viagens de avião por motivos de turismo venham a decrescer drasticamente no futuro. Ainda que se identifiquem tendências emergentes, não há evidência de que o seu impacto real seja significativo e de que os comportamentos e escolhas associados à viagem estejam em processo de alteração de paradigma, quer no que respeita ao número de viagens, quer às distâncias percorridas e (re)localizações de destinos.

### **2.2. A relevância das questões ambientais e de saúde humana no aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa**

As soluções duais são sempre piores em termos ambientais e em termos de operações aeroportuárias.



## PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/AAE/ AFES

Embora se demonstrem mais rentáveis em termos económico-financeiros, porque usam o AHD que é uma estrutura já existente e consolidada, o modelo dual não é a melhor opção a longo prazo – é, no entanto, inevitável num período de transição cuja duração depende de muitos fatores. Há uma enorme escassez de espaço territorial na Região de Lisboa para o desenvolvimento de um novo aeroporto, por isso as opções surgem cada vez mais distantes de Lisboa. Ambientalmente qualquer localização ou modelo dual ou único vai ter impactes – é uma mudança. Se for em zona densamente ocupada afeta a saúde pública, se for em zonas menos densas afeta o sistema natural.

No Relatório Ambiental, nos capítulos 6 e 8 (síntese), encontra-se a avaliação detalhada de cada OE por FCD. Como síntese indica-se seguidamente como os diferentes FCD avaliaram as OE em 1ª e em 2ª ordem de preferência:

FCD1: OPÇÃO Preferível: **CTA (1º)** e **VNO (2º)**; CTA e VNO condições idênticas; preferível CTA porque CTA fecha-se a si próprio, não prejudica terceiros;

FCD2: OPÇÃO Preferível: **AHD+MTJ e MTJ (1º)** e **AHD+CTA e CTA (2º)** – melhores opções na acessibilidade, conjugada com o efeito centralidade do AHD;

FCD3: OPÇÃO Preferível: **VNO (1º)** e **CTA (2º)** Duais são piores que as únicas porque duplicam as externalidades ambientais negativas;

FCD4: OPÇÃO Preferível: **AHD+CTA (1º)** e **AHD+STR e AHD+VNO (2º)** por efeitos macroeconómicos;

FCD5: OPÇÃO Preferível: **AHD+CTA (1º)** e **AHD+STR ou AHD+VNO (2º)**.

Sendo:

FCD1 – Segurança aeronáutica;

FCD2 – Acessibilidade e Território;

FCD3 – Saúde Pública e Viabilidade Ambiental;

FCD 4 – Conectividade e Desenvolvimento Económico;

FCD5 – Investimento Público e Modelo de Financiamento.

### 2.3.Recomendações para a decisão (dando resposta ao problema de decisão)

A CTI apresentou as questões 1., 2. e 3. Com as respetivas respostas:

#### 1. Como aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, em modelo dual ou único?

Sugere-se que se selecione um modelo dual, que permita a evolução para um modelo único no médio/longo prazo, quando tiver sido criada suficiente massa crítica, com densificação de atividades e recursos humanos.

O novo Aeroporto deverá ter condições para, no futuro, tendo em conta as condições de evolução da procura e da economia nacional, poder funcionar como aeroporto único, dado que esse é o modelo mais favorável para o desenvolvimento de um hub intercontinental.

Na escolha da localização do novo aeroporto, dado que deverá ter condições para poder vir a ser aeroporto único, deve ser tida em conta a proximidade ao centro de Lisboa, de forma a potenciar as economias de aglomeração da região.

#### 2. Como evoluir para um hub intercontinental?

Um hub intercontinental funcionará melhor num aeroporto único, partindo de uma solução dual, com o novo aeroporto a reunir todas as condições para vir a funcionar como hub intercontinental.

**PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/A AE/ AFES**

*Unany*

**3. Será necessário desativar, ou não, o Aeroporto Humberto Delgado (AHD)?**

As razões ambientais e de saúde pública justificam o fecho ou uma redução significativa de movimentos no AHD, admitindo que a evolução tecnológica permitirá mitigar, a prazo, os atuais efeitos mais negativos do aeroporto.

Por razões de acessibilidade, menores distâncias e, portanto, menor pegada carbónica, e por razões económicas e financeiras, uma vez que se trata de uma infraestrutura já existente, poderá fazer sentido prolongar a vida útil do AHD no curto/médio prazo.

Contratualmente, a previsão do procedimento do NAL, sendo seguida, conduz ao fecho do AHD, porque o NAL está concebido como aeroporto de substituição do AHD. Portanto esta decisão terá que ser tomada no futuro, quando existirem condições para o encerramento do AHD, o que obriga a que a nova infraestrutura esteja então a funcionar em pleno.

Para sublinhar a complexidade da decisão apresentam-se no quadro seguinte as diferentes posições dos distintos PTs relativamente ao encerramento do AHD.

AHD na Perspetiva dos PT

Área temática (PT)	AHD na perspetiva dos PTs
1 – Procura	Não é relevante, embora sejam preferíveis soluções únicas.
2 – Planeamento aeroportuário	Deve fechar, numa estratégia de desenvolvimento aeroportuário e do hub
3 – Acessibilidades	Deve manter-se na perspetiva das acessibilidades Deve fechar na perspetiva do território
4 - Ambiente	Deve fechar atendendo aos problemas de saúde ambiental gerados e ao incumprimento de normas ambientais.
5 - Economico e Financeiro	Deve manter-se
6 - Jurídico	Se for NAL deve fechar, já que as soluções duais não implicam necessariamente o fecho do AHD

**Caminhos possíveis – estratégia recomendada**

Face aos resultados da avaliação, a CTI sugere os seguintes caminhos possíveis como soluções para aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa. A decisão sobre a melhor solução cabe, naturalmente, aos decisores políticos.

**Soluções inviáveis para um hub intercontinental**

- AHD + MTJ (OE1) ou MTJ hub (OE2) não são opções viáveis por razões aeronáuticas e ambientais, bem como por razões económico-financeiras devido à sua capacidade limitada para expandir a conectividade aérea.
- AHD+STR (OE4) e STR (OE5) não são opção por razões aeronáuticas (de navegação aérea).

**Soluções viáveis para um hub intercontinental**

Solução com mais vantagem

- AHD + CTA (OE6) até abrir CTA único (mínimo duas pistas) (OE3).

Outra solução viável

- AHD + VNO (OE8) até abrir VNO único (OE7) (mínimo duas pistas).

## PARECER SANITÁRIO N.º 05-2024/AAE/ AFES

### 3. PARECER SANITÁRIO

Após a análise da documentação enviada relativa à AAE do Novo Aeroporto de Lisboa, é de salientar:


1. Não foi considerado o Plano Nacional de Saúde (slides 28 e 9 do RNT);
2. A importância da consulta da ARSLVT, IP enquanto entidade relevante na área da Saúde (ver slide 31 do RNT), nomeadamente para a apreciação do Fator Crítico 3 - Decisão Saúde Humana e Viabilidade Ambiental. Acresce informar que foi emitido o parecer DSP/AFES/P/54/23 de 02.08.2023 da ARSLVT, IP, enviado à DGS em agosto 2023, relativo ao Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (que se anexa ao presente parecer).

Acresce referir que, tendo em conta o anteriormente referido:

1. **A relevância das questões ambientais e de saúde humana no aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa**
2. **Recomendações para a decisão (dando resposta ao problema de decisão)**
3. **Soluções viáveis e inviáveis apresentadas**

**As propostas apresentadas pela CTI parecem ser adequadas, deixando obviamente a decisão, ao Governo português, pelo que este Serviço emite parecer favorável ao Relatório Ambiental do Novo Aeroporto de Lisboa.**

Lisboa, 19 de janeiro de 2024



---

Vera Noronha

Assessora Superior de Engenharia Sanitária

Unany  
H  
S  
COR  
P**PARECER SANITÁRIO****DSP/AFES/P/60/23**

**ASSUNTO** – Emissão de parecer ao Relatório de Fatores Críticos para a Decisão inerente ao processo de Avaliação Ambiental Estratégica – Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa

**REQUERENTE** – Comissão Técnica Independente

**LOCALIZAÇÃO** – Alcochete, Benavente, Lisboa, Loures, Montijo, Palmela, Santarém e Vendas Novas

**1. INTRODUÇÃO**

Foi enviado no dia 07 de julho de 2023, via correio eletrónico, pela Comissão Técnica Independente (CTI) à Direção-Geral da Saúde (DGS), um pedido de parecer sobre Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD) inerente ao processo de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) – Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa. Posteriormente, a 13 de julho a DGS reencaminhou o respetivo pedido de parecer para a Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo, IP (ARSLVT), que emite o presente parecer.

**2. INFORMAÇÕES TÉCNICAS**

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro, determina a análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e a avaliação de opções estratégicas, através da coordenação e realização de uma AAE, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na sua redação atual. Conforme previsto na suprarreferida Resolução de Conselho de Ministros foi criada uma CTI.

Assim, vem a CTI solicitar a emissão de parecer ao RFCD, ao abrigo do ponto 3 do Artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho.

“O RFCD estrutura-se do seguinte modo: Objetivo e Metodologia genérica da AAE e adaptada ao presente caso (capítulo 2); Objeto de Avaliação e Problema de Decisão (capítulo 3); Estratégia de Envolvimento e Comunicação (capítulo 4); Quadro Problema (capítulo 5); Quadro de Avaliação Estratégica e sua justificação (capítulo 6); Quadro Institucional de Governança (capítulo 7); e Fontes de Informação (capítulo 8). Em Anexo encontra-se a lista de entidades relevantes para consulta, as responsabilidades e competências constantes do Quadro Institucional para a Governança, as orientações e metas do Quadro de Referência Estratégico (QRE), e, por fim, o detalhe dos momentos participativos e de envolvimento no processo de focagem estratégica e identificação dos FCD.”

A identificação dos **Fatores Críticos de Decisão (FCD)** tem por base uma análise integrada dos seguintes elementos de base estratégica: Questões Estratégicas (QE) do Programa Operacional (PO), Questões Ambientais e de Sustentabilidade (QAS) relevantes que refletem os problemas críticos identificados e o Quadro de Referência Estratégico (QRE) que exprime as macropolíticas de referência, bem como planos e programas. Os FCD constituem os temas fundamentais para a decisão sobre os quais a AAE se deve debruçar, estruturando a análise e a avaliação de oportunidades e riscos.



No Quadro 5 do RFCD constam as QAS relevantes, consideradas por FCD.

Quadro 5: Questões Ambientais e de Sustentabilidade (QAS) relevantes, por FCD

FCD	QAS relevantes	QA definidas legalmente
<b>FCD#1</b> Segurança Aeronáutica	Risco de acidente Birdstrike ou drones Congestionamento do espaço aéreo Conflitos com espaço aéreo militar Conflito operacional com AHD Tecnologia e Inteligência Artificial Hub – elevada conectividade	População Saúde humana Fatores climáticos Bens materiais Fauna
<b>FCD#2</b> Acessibilidade e Território	Acessos rodoviários Ferrovia Mobilidade Áreas urbanas Desenvolvimento e Coesão territorial Paisagem Energia e novas tecnologias Alterações climáticas Alteração de modos e estilos de vida	População Bens materiais Património Paisagem
<b>FCD#3</b> Saúde humana e Viabilidade Ambiental	População Saúde humana Recursos hídricos Ruído e qualidade do ar Energia e alterações climáticas Biodiversidade Avifauna Valorização dos ecossistemas Solo Riscos naturais Desenvolvimento e Coesão territorial Paisagem	População Saúde humana Água Atmosfera Fatores climáticos Biodiversidade Fauna Flora Solo Paisagem
<b>FCD#4</b> Conectividade e Desenvolvimento Económico	Acessibilidades Demografia Externalidades ambientais Bem-estar humano Dinâmicas económicas Mudanças geopolíticas Competitividade da economia Desenvolvimento e Coesão territorial	População Saúde humana Biodiversidade Paisagem Bens materiais Património
<b>FCD#5</b> Investimento Público e Modelo de Financiamento	Externalidades ambientais Reservas de terreno para futura expansão Expropriação Contrato de concessão Eficiência e competitividade Regulamentação europeia	Bens materiais

Handwritten notes: "H", "S", "CO2", "P" with arrows pointing to the table.

O QRE constitui o enquadramento estratégico da AAE, reunindo os macro-objetivos de política ambiental e de sustentabilidade estabelecidos a nível internacional, nacional e regional que são relevantes para a AAE.

No Quadro 6 do RFCD consta a lista de documentos relevantes para os FCD.

Para cada um dos FCD propostos indicados no Quadro 8, foram apresentados os respetivos critérios de avaliação e indicadores que estabelecem o âmbito da avaliação, a considerar na AAE.

Os FCD constituem temas críticos para a decisão. Os FCD não são temas exclusivamente ambientais ou sociais, nem pretendem descrever exaustivamente a situação existente, estabelecem as fronteiras da

avaliação estratégica. Subsequentemente os critérios de avaliação detalham os FCD, definindo o seu âmbito.

Os critérios de avaliação, apoiados nos respetivos indicadores, permitem realizar uma análise tendencial que vai suportar a avaliação. Esta análise tendencial permite não só compreender a evolução dos temas críticos, mas também as forças de mudança que moldam essa evolução. As tendências críticas que se retiram da análise de tendências, bem como a síntese numa análise SWOT por FCD, são essenciais para a avaliação de oportunidades e riscos de cada opção estratégica, por FCD. O descritor Saúde Humana foi incluído no FCD#3 – Saúde Humana e Viabilidade Ambiental, de acordo com:

Handwritten notes: "H", "S", "COR", "P" with arrows pointing to the text.

Critérios de Avaliação	Indicadores
<p><u>População afetada</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Níveis de ruído e poluição do ar</li> </ul>	<p>Número de residentes e presentes expostos aos níveis de ruído da atividade aeronáutica (nº)</p> <p>Número de escolas e hospitais expostas ao ruído (nº)</p> <p>Número de residentes e presentes expostos à poluição do ar gerada (NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>) pela atividade aeronáutica (nº)</p>
<p><u>Biodiversidade</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Áreas naturais</li> <li>Floresta de montado</li> <li>Avifauna e respetivas rotas migratórias</li> </ul>	<p>Áreas naturais classificadas afetadas (ha)</p> <p>Área de floresta de sobreiro (ha)</p> <p>Estado de vitalidade dos povoamentos de sobreiro (%)</p> <p>Produção média de cortiça (kg.ha.ano)</p> <p>Áreas de proteção de Aves (ZPE, locais de nidificação e IBA) afetadas (ha)</p> <p>Áreas de cruzamento de rotas migratórias de avifauna com corredores de aproximação e descolagem (ha)</p>
<p><u>Recursos Naturais</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Recursos hídricos superficiais e subterrâneos</li> <li>Solo de qualidade produtiva</li> </ul>	<p>Cruzamento com linhas de água (n.º e dimensão)</p> <p>Sobreposição com zonas de recarga dos aquíferos e de áreas de máxima infiltração)</p> <p>Tipo de aquífero (livre, semi-confinado, confinado)</p> <p>Consumo de água vs balanço hídrico na sub-bacia</p> <p>Área de solo agrícola (SAU)</p>
<p><u>Riscos</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vulnerabilidade ao perigo de inundação</li> <li>Vulnerabilidade à subida de nível do mar</li> <li>Perigosidade sísmica</li> <li>Vulnerabilidade a perigos industriais</li> </ul>	<p>Áreas inundáveis (retorno de 100 anos)</p> <p>Localização exposta à subida do nível do mar</p> <p>Localização exposta à perigosidade sísmica</p> <p>Localização próxima a instalações Seveso</p>

### 3. PARECER SANITÁRIO

**Após a análise do processo, relativamente ao Relatório de Fatores Críticos para a Decisão inerente ao processo de Avaliação Ambiental Estratégica – Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, e no que concerne ao descritor Saúde Humana, este Serviço emite Parecer Favorável, Condicionado ao cumprimento das seguintes condições:**

3.1 Incluir no Quadro 6 – Relevância do Quadro de Referência Estratégica (QRE) por FCD os seguintes documentos de âmbitos internacional, nacional e regional:

- Documento de Referência Internacional

Regulamento Sanitário Internacional, publicado no Diário da República na 1.ª Série, n.º 16, de 23 de janeiro de 2008, na sua atual redação, que preconiza nos anexos 1 e 5, o estabelecimento de programas de vigilância e controlo de vetores no perímetro de portos e aeroportos.



- **Documento de Referência Nacional**

Plano de contingência de saúde sazonal – Módulo Inverno 2022-2023

Plano de contingência para a resposta sazonal em saúde – Referencial técnico Verão 2023

[Plano Nacional de Saúde, Revisão e Extensão a 2020, Direção-Geral da Saúde.](#)

- **Documentos de Referência Regional**

Planos Locais de Saúde dos municípios na área de influência das opções estratégicas, documentos disponíveis em: <https://pns.dgs.pt/planos-locais-de-saude/>

[Plano Regional de Saúde 2018-2020, Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo, I.P.](#)

### 3.2 Relativamente aos Quadro de Avaliação Estratégica - Objetivos, critérios de avaliação e indicadores por FCD - Quadro 8 - considera-se que:

- No **FCD 1 – Segurança Aeronáutica**, no critério de avaliação Perigosidade, deve ser criado um indicador que contemple eventuais acidentes graves envolvendo, nomeadamente substâncias químicas e efeitos na população afetada.
- No **FCD 3 – Saúde Humana e Viabilidade Ambiental**, e relativamente ao critério de avaliação População afetada:
  - a. De acordo com a definição de recetor sensível no Regulamento Geral do Ruído, deve ser revisto o indicador “Número de escolas e hospitais expostas ao ruído (nº)” de modo a incluir nomeadamente, outros edifícios prestadores de cuidados de saúde, Estruturas Residenciais para Pessoas Idosas (ERPI) e espaços de lazer com utilização humana;
  - b. Deve ser reformulado o indicador: “Número de residentes e presentes expostos à poluição do ar gerada (NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>) pela atividade aeronáutica (nº)”, de modo a incluir a concentração de partículas inaláveis PM<sub>2,5</sub>, de acordo com os documentos da OMS.
- No **FCD 3 – Saúde Humana e Viabilidade Ambiental**, critério de avaliação Riscos:
  - a. Criar um indicador inerente às alterações climáticas, relacionado com as ocorrências de ondas de calor e das vagas de frio, e a temática da proliferação de vetores transmissores de doenças.
- No **FCD 4 – Conetividade e Desenvolvimento Económico**, no critério de avaliação Resultado da Análise Custo-Benefício, incluir:
  - a. Um indicador que reflita a procura dos serviços de saúde;
  - b. Um indicador referente à qualificação do espaço público (condições de mobilidade e deslocação, disponibilidade de áreas verdes públicas, áreas desqualificadas, entre outros).

Lisboa, 02 de agosto de 2023



Carla Dias  
Engenheira Sanitarista



Patrícia Pacheco  
Engenheira Sanitarista



Sónia Caeiro  
Engenheira Sanitarista



Lígia Ribeiro  
Engenheira Sanitarista



**PARTICIPAÇÃO**

**do MOVIMENTO**

**“QUEREMOS o AEROPORTO SACADURA CABRAL na BA6”**

**na CONSULTA PÚBLICA - 3ª fase**

**da CTI**

**(COMISSÃO TÉCNICA INDEPENDENTE)**

**para o AEROPORTO**

*24 Janeiro 2024*

## **Introdução**

- Elogiamos o trabalho desta CTI que, em nome da transparência, deu a possibilidade da participação “online” da comunidade em geral.

No entanto, desconhecemos em que medida lhe foi dada importância ?

Elogiamos também o trabalho na elaboração de milhares de páginas constantes neste Relatório Preliminar, e informação suplementar constante no “site”.

- No entanto, para nós, persistem várias dúvidas, de que se destacam :

. Em parte das análises, na nossa opinião, não quantifica ponderações, limitando-se a quadros qualitativos, que ainda por cima têm discutíveis ponderações, umas vezes aproximando situações claramente diferentes, noutras situações trocando as suas importâncias relativas, com maior acuidade na PT4 – AMBIENTE.

Não se entende como a UNL - FCT do Monte da Caparica (na Região onde se potencia a localização do Aeroporto) com Docentes/Investigadores conceituados, e Internacionalmente, não fizeram parte da Equipa que elaborou este Relatório ?

. A Metodologia de Ponderação usada, considerando igualmente os 5 FCTs (Fatores Críticos de Decisão) podem eventualmente penalizar algumas das localizações (OEs) a favor de outras, podendo minorizar critérios normalmente considerados fundamentais, como por ex:

- . Proximidade; Necessidade de Acessibilidades; aumento dos custos: logísticos; pegada carbónica; potenciais acidentes terrestres, ao longo da vida útil do Aeroporto;
- . Custos de Construção e Custos por não operacionalização (“spillage”) ; .
- . Problemas Ambientais;
- . Indemnizações ao Concessionário.

Que iremos desenvolver ao longo desta nossa participação.

. Porque a CTI, considera, mesmo que transitoriamente, as hipóteses DUAIS: OE4 (AHD+STR) OE6 (AHD+CTA)+OE 8 (AHD + VNO) “obrigando” a Concessionário a ter que investir em 2 localizações, mais a perda de competitividade, e o aumento dos custos: logísticos, e pegada carbónica ?

As OE1 e OE2 - DUAL, não têm estes problemas.

Na prática equivalem a um “Aeroporto Híbrido” (entre Único e DUAL) com:

- . 2 pistas quase paralelas, distanciadas de 11 km;
- . Pistas ligadas pela PVG (Ponte Vasco da Gama) e a magnífica travessia fluvial, ligando a 2 locais de Lisboa: Cais do Sodré e Parque das Nações, com os mais importantes Interfaces de Transportes do país, incluindo : Comboios, Metro, Táxis, etc, que ligam à margem norte da A.M.Lisboa, e às restantes regiões: Oeste, Centro e Norte ;
- . Usando o mesmo Centro de Controle de Tráfego Aéreo ;
- . Permitindo resolver o problema do voos noturnos.

## **PT1 – PROCURAS (Aeroportuária e Terrestre)**

### **a) Aérea**

A CTI estima, quase no dobro, a procura aérea, do que o EUROCONTROL.

Considera nas suas previsões a função logística (1º exponencial (?) depois logarítmica) que se traduz numa evolução média de crescimento da procura a longo prazo, de 4% / ano, próxima da evolução histórica, da Portela/AHD, até à pré-pandemia (atualmente mais habitual em mercados como o Asiático).

O EUROCONTROL, em relação à Europa prevê crescimento médio de longo prazo, base, de 1,8% / ano; 0,8% / ano em Portugal.

A CTI não entra em consideração com dados de impactos futuros, p.e.x.:

- . Não ser previsível, nem o aumento do PIB Português, nem o crescimento Demográfico;
- . Perda do mercado das viagens de negócios

Obs.: a pandemia, ajudou a desenvolver outros métodos como o teletrabalho, as reuniões de negócios por vídeo-conferência, vindo alterar o mercado das viagens de negócio, refletindo-se em significativa redução da procura neste segmento de mercado;

- . Maior estabilização do crescimento do mercado Turístico;
- . Por razões Ambientais, aumento da concorrência do comboio e o reforço de regras que limitam a atividade da aviação regional.

Assim, parece mais provável a previsão do EUROCONTROL, com crescimentos da procura de longo prazo de 1,8 % / ano na Europa (0,8% / ano, em Portugal) e mesmo assim numa conjuntura de enormes incertezas.

- . Por isto, o Orgão com mais Informações e Experiência - no seu “EUROCONTROL Aviation Outlook de 8 de Abril 2022” – prevê para Portugal (a partir da recuperação ao nível pré-COVID de 31,2 milhões Pax, atingido no final de 2016) o crescimento base de longo prazo, de 0,8 % / ano (muito mais baixo que os considerados pela CTI (4%).

O que dá em 2050, menos de 50 milhões de Pax (47 milhões Pax/ano) pouco mais de metade (só 56 %) dos 84 milhões previstos pela CTI.

Reforçado pela previsão da procura otimista do EUROCONTROL ser sempre mais baixa do que a previsão pessimista da CTI ?

E a previsão base da CTI, em relação aos 31,2 Milhões de Pax (previsíveis no final de 2024 seja - em 2086 – quase 5 vezes superior (4,6) do que a do EUROCONTROL ?

### **b) Procura Terrestre (“In-put” para o PT3)**

Naturalmente que a necessária correção dos dados da Procura Aérea vai-se refletir:

- . Na redução dos dados da Procura Terrestre ;
- . Na redução do Dimensionamento do Aeroporto (PT2);
- . Na redução das características das Acessibilidades (PT3);

**Que sugerimos, devem serem revistos, em baixa.**

## PT2 – Planeamento do Aumento de Capacidade Aeroportuária

### Capacidade de Movimentos / hora

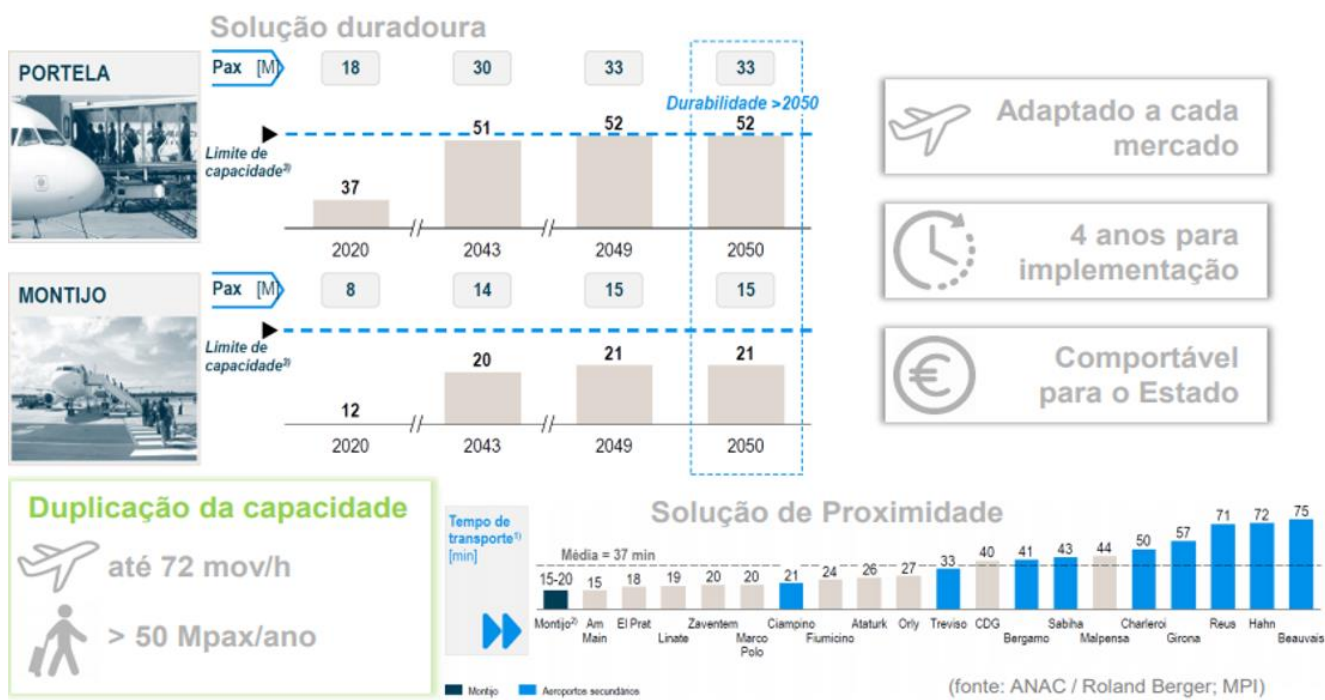
Com a previsível baixa de crescimento da Procura Aérea, e a tendência em se usarem aviões com maior capacidade, a tendência é de diminuição dos Movimentos / h.

Em 2022, a média dos Movimento/hora do maior Aeroporto do Mundo (Istambul Airport) que está dimensionado para 150 milhões de passageiros/ano, foi 65 Mov/h (por ser jovem).

Em 2016, no projeto AHD+BA6, a ANAC + Roland Berger + Ministério do Planeamento e Infraestruturas previam 73 mov / h em 2049, e indicavam que a Durabilidade da Solução ia para além de 2050.

A maioria dos Aeroportos Europeus mais movimentados não ultrapassa os 70 Mov / h. P.ex. o Aeroporto sustentadamente mais movimentado da Europa (Heathrow em Londres) serve cerca de: 80 Milhões Pax / ano; 70 Mov / h.

Em 2016, segundo a ANAC, Roland Berger e Ministério do Planeamento e Infraestruturas, previa para 2050: Capacidades: até 72 mov/h; mais de 50 Milhões de Passageiros/ano



Segundo a taxa de crescimento da procura de longo prazo – Base - do EUROCONTROL (0,8%/ano) em 2050 prevê-se a procura de 47 Mpax, inferior à Capacidade preconizada.

**Para quê dimensionar um Aeroporto para 136 Milhões Pax / ano; 120 Mov / h, superior a todos os Aeroportos Europeus com maior movimento da Europa ?**

## **Cronograma de Execução :**

Considerando o períodos de operacionalização :

. No MTJ – Com Projeto feito e já com Acessibilidades) – o Concessionário prevê a sua operacionalização em 3 anos (2027), quando a previsão da procura é 32 Milhões Pax.

. No CTA – Com: projeto; desminagem; desvio de linhas de água; construção do Aeroporto; Acessibilidades, prevê-se 2035 com 37 Milhões de Passageiros

Porque estes tempos são considerados optimistas no CTA e pessimistas no MTJ e VNO ?

## **ANEXO 4 – Cronograma de Execução da OEs:**

**CTA** - “42 meses para a 1ª pista...quando depois a CTI admite 7 anos (84 meses)...o dobro do tempo agora previsto, para ser concluída a 1ª pista no CTA ?

No cronograma, levar 6,25 anos, se nas previsões de 2017, indicaram 8 anos + 1 ano para desminagem, desvio de linhas de água ? E a Concessionária indica 10 anos ?

**MTJ Complementar:** Levar 4,5 anos, quando o Concessionário indica 3 a 3,5 anos ?

**VNO** : 8,25 anos, superior ao CTA, onde não é necessário fazer: desminagem; desvio de linhas de água e onde já existe clareira para pistas (deflorestação mínima) ?

## **ANEXO 6 – Cronograma Financeiro:**

AHD+Mont<sub>compl</sub> (2029) quando é previsível, pelo concessionário (já com bastante trabalho preparado) concluindo em 2027. Mais 2 anos, desfavorendo a OE1 AHD + MTJ .

CTA – Operacional em 2030, quando em 2017 estavam previstos pelos: LNEC + NAER + RAVE + IP : 8 anos (mesmo iniciando a sua construção no 2S/2024-1S/2025, estaria operacional em 2032 (+ 2 anos ?) favorecendo o CTA.

## **No que se refere aos Custos:**

Em 2017, era previsto (pelos LNEC+NAER+RAVE+IP) o CTA, custar 3,6 B€ na 1ª fase. Agora é inferior: 3,23 B€...?

Que para além de ser um valor inferior, não foram considerados : aumentos da inflação, e taxas de juro, entretanto criados pela: Pandemia, a Guerra na Ucrânia, e mais recentemente os Problemas Geopolíticos no Mar Vermelho ?

Esta avaliação da CTI, parece assim favorecer o CTA, relativamente ao MTJ.

Em termos de “spillage” são 5/6 anos, com os seus correspondentes custos adicionais...e também desfavorecendo Vendas Novas e Rio Frio/Poçoirão.

A que há que acrescentar os sub-avaliados custos atribuídos ao CTA, e a não entrar em consideração com as adicionais inflações e aumento das taxas de juro derivados: da Pandemia, das Guerras da Ucrânia, da Palestina, e do recente Problema Geopolítico no Mar Vermelho, que vão ampliar ainda mais o diferencial de custos “Alcochete” – Montijo,

em que no Montijo nada custa aos contribuintes, mas aos utentes, num são princípio do “Utilizador-Pagador erário público, o contrário de no CTA / “Alcochete”.

A **Previsão de custos** (ainda sem considerar as prováveis derrapagens, em tempo de construção e custos) são :

**CTA** – 8258 milhões € ; **VNO** – 8170 milhões € ;

**MTJ** - Por obrigação contratual, é encargo da Concessionária (utentes) nada custando ao erário público, seguindo o salutar “Princípio do Utilizador-Pagador”.

### **Outros Fatores referidos pela CTI :**

#### **“Área de EXPANSÃO (mínimo 1000 ha)”**

- AHD (380 ha) + MTJ (940 ha) somando 1320 ha, superior aos 1000 ha preconizados ?
- A BA6, que opera aeronauticamente desde 1953, tem 2,5 vezes a área do AHD, que opera aeronauticamente desde 1942, e só saturou obrigando a desvios de voos, a partir de 2017.
- Comparando com o mais movimentado aeroporto Europeu (Hearthrow) este tem 16 ha/milhão anual de Passageiros, enquanto a BA6 está projetada para 63 ha/milhão anual de Passageiros, ficando a BA6 4 vezes mais folgada que Hearthrow, podendo expandir-se para 2 pistas, caso se encerre o AHD. Hearthrow, com capacidade anual para 80 milhões de Passageiros só tem 2 pistas.

### **FCD 1 – SEGURANÇA AERONÁUTICA**

#### **“Espaço Aéreo e Territorial” :**

Instituições, como p.ex. FAP, ANAC, NAV, EUROCONTROL, nunca colocaram entraves a este assunto. O que é compreensível, dado o AHD já operar desde 1942, e a BA6 desde 1953, sem problemas.

Por outro lado o Projeto DUAL - Aeroportuário AHD+BA6, de alguma forma equivale a “1 Aeroporto” com 2 pistas paralelas distanciadas de 11 km, ligadas pela Ponte Vasco da Gama que tem capacidade folgada para escoar o necessário tráfego terrestre. E podendo usar o mesmo Centro de Controle de Tráfego Aéreo, o que não é possível nas opções CTA e Santarém.

#### **“Perigosidade” :**

No “ranking” dos Aeroportos considerados Perigosos, nem o AHD nem a BA6 fazem parte. E nenhum dos Aeroportos considerados perigosos referem “Bird Strike”.

As causas para um Aeroporto ser considerado Perigoso, são :

<b>AEROPORTOS PERIGOSOS</b>	
<b>CAUSAS</b>	<b>AEROPORTOS (exemplos)</b>
Entre montanhas/Arranha-Céus	Kai Tak; Lukla; Toncóntin
Demasiado elevados	Lukla; Courchevel; Toncontín
Mudança brusca de direção	Tioman; Paro
Obstáculo no extremo da pista	Lukla; Tioman; Princesa Juliana
Pista curta	Lukla; Juancho E. Yrausquin
Declive excessivo	Lukla; Courchevel
Gelo	Courchevel; Ice Runway
Água (só na maré baixa)	Barra
Sem ajudas c/Instrumentação	Lukla; Courchevel
Atravessando vias terrestres	Gibraltar; Gisborne
Sobrevoos razantes (< 50 metros)	Skiathos; Princesa Juliana
Fortes Ventos laterais	Funchal; Paro
Fim de pista elevada	Funchal; Juancho E. Yrausquin



## Comprimento de pista :

A atual pista 01/19 da BA6 tem 2147 m (superior ao exigido pelos aviões mais modernos das “low-cost”) que é de 2090 m, em condições extremas de operação ;

O Projeto da BA6 prevê 2537 m (mais: 447 m / 22% do que a atualmente requerida).

P.ex., o Aeroporto Santo Dumont (Rio de Janeiro) o 5º mais movimentado do Brasil, tem pista principal com 1323 m (52% da BA6) e consegue receber B737-800 e os A320neo, versões “Sharp”.

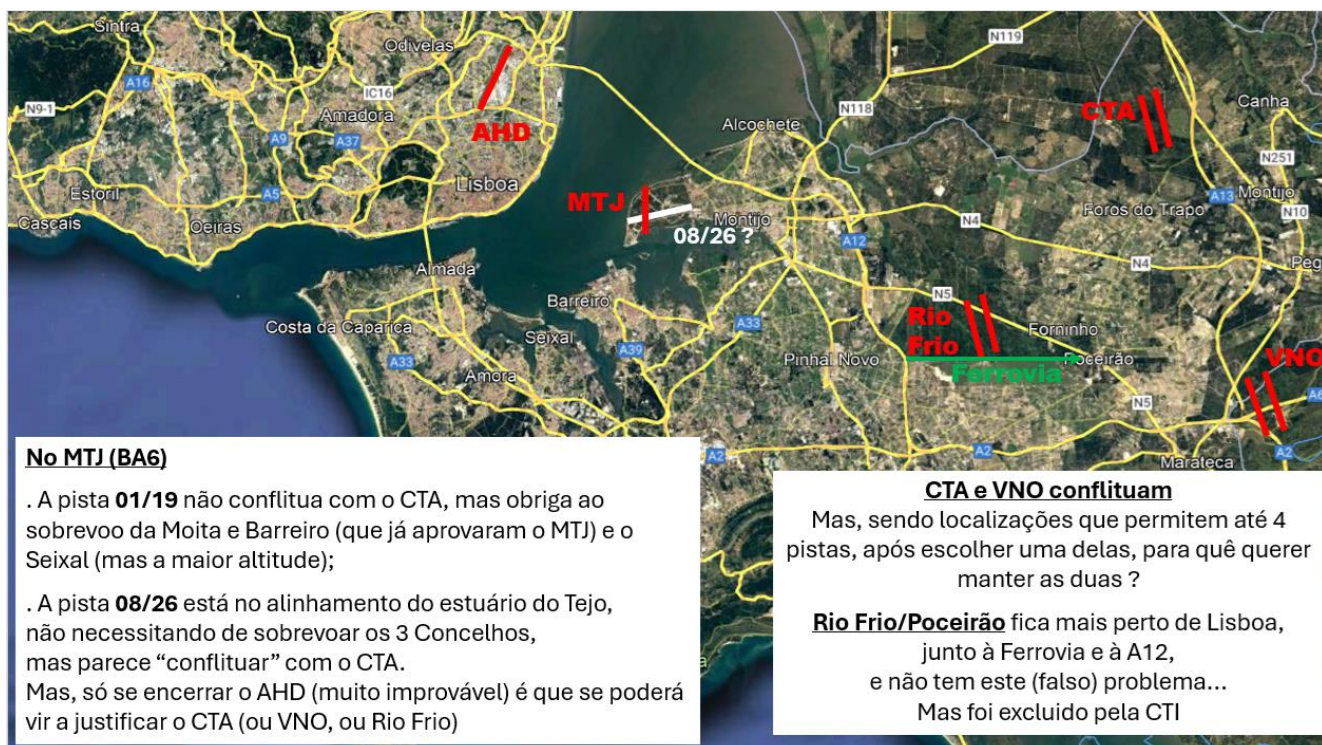
A pista de Congonhas (S.Paulo) o 2º Aeroporto mais movimentado do Brasil (um dos 2 países promotores da Aviação Civil) tem recebido obras de continuidade da sua vida útil, tem só 1940 m de comprimento, e suporta aeronaves até à categoria 4C (Boeing 737-800, Airbus A320 usadas pelas “low-cost” que se servem do AHD).

E no futuro/presente prevê-se a necessidade de menores cumprimentos de pista.

Comprimento pista		Modelos		Modelo da aeronave	Comprimento básico de pista de aeronave (m)	
2147	atual	74	78%	A319-100	1800	
300	Prolong.S			A320-200	2025	Easyjet
2447	1ª fase	13	14%	A300-600R	2279	
90	Prolong.N			A310-300	2350	
2537	2ª fase	8	8%	717-200	1670	
Total modelos		95		737-200	2295	
Ryanair(2090m) Easyjet (2025m)				737-300	2170	
				737-600	1690	
				737-600/W	1640	
				737-700	1600	
				737-700/W	1610	
				737-800	2090	Ryanair
				737-800/W	2010	
				MD-90	1800	
				DC9-15	1990	
				DC9-20	1560	
				BOMBARDIER CS100****	1509	
				EMBRAER ERJ 170-100 STD	1439	

## Orientação de pistas

Naturalmente que era preferível utilizar a pista 08/26 em vez da 01/19, resolvidas questões como a sobreposição virtual dos canais de aproximação em pleno Estuário do Tejo, e a (preferida) ou VNO (Vendas Novas).



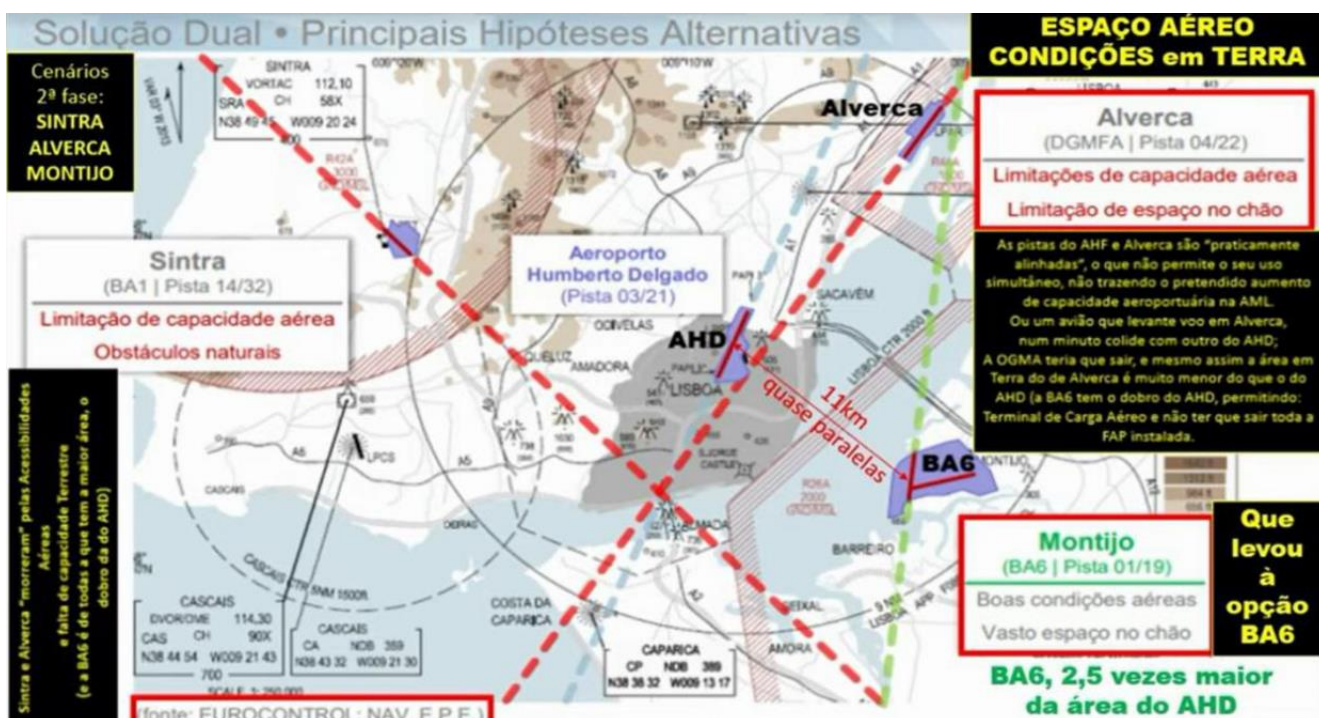


**ZOOM ao MTJ / AHD :**



Não será resolvível este problema, quando a operacionalidade das aeronaves o permitem, e noutros aeroportos, a abordagem à pista, é feita com alguma mudança de rota ?

**Do EUROCONTROL e NAV :**



### **PT3 – ACESSIBILIDADES TERRESTRES**

- Contrariamente ao Relatório do LNEC de 2008 (que avaliou 7 FCDs) agora, apesar de também considerarem ser importante para o Aeroporto. Mas nalgumas Acessibilidades a construir, refere “não são por causa do Aeroporto, mas sim por causa do Plano Ferroviário Nacional”. P.ex., agora já não é necessário o “shuttle” ferroviário para servir o CTA ?

Que se têm que fazer infraestruturas de Transportes, como p.ex. a TTT (Terceira Travessia do Estuário do Tejo)” que prioritariamente deve ser feita com o Túnel Algés-Trafaria, que o próprio LNEC considerou prioritário (dado que cerca de 70% da População da Península de Setúbal reside na parte Oeste, e a maioria tem que diariamente atravessar para a Grande Lisboa; E ser muito mais barato que uma TTT na zona da PGV (Ponte Vasco da Gama).

#### **Dos critérios “de máxima relevância” da 1ª Fase, definidos pela CTI**

1º Critério) “PROXIMIDADE” (integrado no FCD2 da 2ª Fase)

<b>Distâncias aos centros das cidades de principais Aeroportos de Capitais</b>	<b>km</b>
<b>Santarém</b>	<b>95</b>
<b>Campo de Tiro</b>	<b>62</b>
Tóquio (maior Mega-Metrópole Mundial)	60
Hong Kong	30
Pequim	28
Munique	28
Londres	26
<b>BA6 (Montijo)</b>	<b>26</b>
Paris	25
Tóquio (Haneda)	24
Berlin	20
Madrid	15
Amesterdão	14
Frankfurt	13
<b>Porto</b>	<b>12</b>
<b>Faro</b>	<b>8</b>
<b>Lisboa (AHD) (factor de competitividade)</b>	<b>6</b>
Tal como Congonhas onde prolongaram o seu uso	
<b>78% Aeroportos Europeus menores que a BA6</b>	
<b>Santarém e o CT ficam mais longe que todos</b>	

**A média europeia (conforme confirmado pela CTI) é 22 km**

- . Grande fator de Competitividade do **AHD** é estar dentro do perímetro da Cidade de Lisboa ;
- . O **MTJ** já está a 26km (+ 4 km) do centro de Lisboa ;
- . Em relação ao **CTA** a CTI refere 41 km, quando na realidade são 62 km ;
- . Em relação a **Santarém** 95 km.

Não pesando bem este importante fator, a CTI favorece CTA e Santarém,  
penalizando relativamente, o AHD e MTJ

## Tempos atuais de viagens terrestre: CTA vs MTJ, em relação à Área M. Lisboa

O **CTA** - Fica a mais de 1 hora de 5 Concelhos, e nenhum a menos de 30 minutos;

O **MTJ** - Nenhum Concelho está a mais 1 hora, e a menos de ½ hora de 7 Concelhos.

## Tempos atuais, BA6 vs CT, em relação à AML (Área Metropolitana de Lisboa)

<b>Tempos de viagem (nas condições atuais)</b>				
minutos	Grande Lisboa		Península de Setúbal	
	BA6	CT	BA6	CT
0 a 15	0	0	2	0
15 a 30	1	0	4	0
30 a 45	6	1	2	5
45 a 60	2	4	1	3
60 a 75	0	3	0	0
75 a 90	0	1	0	1

O que se reflete em menores custos no MTJ, em: **Acessibilidades, Logísticos, Pegada Carbónica, Acidentes e Seguros**, em todo o tempo de vida útil do Aeroporto.

Será que a maior vantagem da BA6, a **Proximidade**, reconhecida pela Coordenadora-Geral da CTI, como “muito Importante”, foi merecidamente avaliada ?

## 2º Critério) “INFRAESTRUTURAS rodo ferroviárias existentes ou planeadas (Sim/Não)”

(também integrado no **FCD 2** da 2ª Fase)

O que justifica que este **FCD 2** deva ter mais ponderação.

A CTI não avalia de forma correta a maior parte dos Acessos ao MTJ, favorecendo (relativamente) outras localizações. Assim :

Na 2ª fase, a CTI não considerou o modo **fluvial**, em que o MTJ é a única localização com esta valência. Mas alertada por este Movimento integrou-o nesta 3ª fase. Mas dados erradamente misturados com o modo comboio, quando o devia fazer em separado, não valorizando devidamente a ligação fluvial.

### O transporte Fluvial :

- Oferece viagens deslumbrantes que se podem considerar excelentes “cartões de visita”;
- Usa embarcações com lotação de 500 Pax, tendo maior capacidade de transporte, que o comboio (300 Pax);
- Permite ligar (em 20 minutos) aos 2 Interfaces de Transportes mais importantes de Portugal (Cais do Sodré, e Estº Oriente através da “Porta do Tejo”). 2 pontos centrais de Lisboa, nomeadamente: Cais do Sodré, com ligação ao Metro de Lisboa, e à Linha de Cascais. Estação do Oriente, ligando ao Metro de Lisboa; às Linhas ferroviárias: Azambuja, Sintra e Oeste, Norte, Beira Baixa e Beira Alta. E Autocarros Expresso, que ligam todas as capitais de Distrito e outras localizações no Continente.

Ao não lhe dar importância, a CTI não permite evidenciar devidamente a importância desta ligação (Fluvial) a Lisboa;

- A CTI não considera a projetada expansão do MTS (Metro Transporte do Sul), agora em modo **Metrobus** que permite ligar o MTS ao MTJ, e servir todo o Arco Ribeirinho Sul, desde Almada até Alcochete, e aos Terminais Fluviais do Arco Ribeirinho Sul;

- A CTI não considera a possibilidade de se re-ativar o antigo ramal ferroviário do Montijo, re-ligando a BA6 (MTJ) ao “Entroncamento Ferroviário do Sul” (no Pinhal Novo) com ligações ferroviárias a : Setúbal, Alentejo Central, Espanha, Algarve, Ponte “25A” ligando a Lisboa.

Mas considera uma desnecessária ligação ferroviária até AVF, implicando forte custo em Acessibilidades, penalizando desnecessariamente as OEs com MTJ;

A CTI na opção Montijo HUB + AHD, considera poder ter ligação ferroviária. Porque não o contempla na Opção Montijo Complementar ?

Existem aeroportos Internacionais sem comboio, como p.ex. o atual maior Aeroporto do Mundo (Istanbul Airport) com capacidade para 150 milhões de Passageiro/ano. E outros sem Metro;

Nos aeroportos em que existe comboio, como p.ex. o mais movimentado da Europa, só cerca de 28 % dos Passageiros utilizam o comboio. E a média Europeia é só 30%.

A maioria dos Passageiros prefere usar alternativas com horários mais flexíveis e capilares, usando as vias **Rodoviárias**. Que permitem: maior comodidade no transporte de bagagens; garantir serviços 24h; transportando-os a mais locais; não necessitando de esperas no Aeroporto.

Preferindo por isto usarem : Transportes Particulares, Rent a Car, Táxis, UBER, Autocarros. Facilitado pela atual Transição Energética nos veículos automóveis, que está a minimizar o problema Ambiental.

Porque não consideram analisar também, de forma detalhada, as importantes ligações Rodoviárias próximas do MTJ, nomeadamente :

- A **PVG (Ponte Vasco da Gama)** (com capacidade aumentada) que permite ligar a:

. Lisboa-Leste, Loures, e o AHD por Autocarros Navette em 20 minutos (só 4% precisam de ir para o AHD). Para prestar estes serviços, estima-se que, face às lotações dos aviões e às suas cadências, 4 Autocarros-Navette cheguem para prestar este serviço;

. CRIL (ligando aos Concelhos de Odivelas e Amadora);

. A **A1** (ligando a Vila Franca de Xira, Centro e Norte) e **A8** (a Oeste);

- A **A12** :

Ligando ao Pinhal Novo, e à maior distribuidora de tráfego rodoviário de Portugal –

. a **A2** - que por sua vez liga ao sul da Península de Setúbal e Concelhos dos Distritos de Setúbal a sul; Beja; Faro. E à **A6** (ligando aos Distritos de Évora e Portalegre, e Espanha);

. da A2 à **A13** (no maior nó de Portugal – Marateca - permite ligar às Regiões: Centro e Norte, pela **A10** para o Oeste);

- A **A33** (recentemente aumentada a sua capacidade), que serve :

. Os Concelhos do Arco Ribeirinho Sul, e Sesimbra ;

. A **P25A**, que liga a Lisboa-Oeste; pela **A5** a: Oeiras e Cascais; o **IC19** para Sintra, Mafra;

. Na OE2, a CTI mistura as opções:  $MTJ_{Hub} + AHD$  com MTJ único ?



## Em relação ao CTA :

. “Alcochete a 38 km de Lisboa”, depois corrigido para 42 km / 39 min. E mesmo assim, os 42 km são só até à entrada da PVG (até ao Marquês de Pombal são 62 km) ;

. No CTA considera Ferroviário, que não existe. Afinal esta acessibilidade também se deve ao Aeroporto.

. Faltando assim incluir os custos com Acessibilidades (grande parte devido ao Aeroporto) que, a valores de 2017 eram 2,7 B€. E agora a CTI não quer incluir, quando em 2008 foi incluído pelo próprio LNEC ?

. Não está incluída a necessidade de um “shuttle” ferroviário, específico para o Aeroporto, que era considerado pelo LNEC, em 2008 ?

## Custos :

### CTA (a Preços de 2007) :

**CTA – 2008 (LNEC)** Poucos meses antes da Crise Financeira Global que mudou o mundo... eclodir !

**ACESSIBILIDADES e TRANSPORTES** - Impactes negativos na fase de exploração do NAL, resultantes do aumento do tráfego rodoviário e consequente degradação dos seus níveis de serviço.

**Riscos:**

- Congestionamento mais frequente na Ponte Vasco da Gama, em especial se a TTT Chelas-Barreiro não tiver componente rodoviária.

E o governo quer avançar para uma só ferroviária ?

- No caso da TTT exclusivamente ferroviária, fiabilidade mais baixa do tempo de percurso entre Lisboa e o NAL e impacte nos tempos de percurso do tráfego rodoviário geral que usa a Ponte Vasco da Gama.

**A prioridade de uma TTT, segundo o LNEC e outros especialistas, é o Túnel Algés-Trafaria !**

**E agora para, o Aeroporto, servir: Sintra, Cascais, Oeiras, Lisboa-oeste**

**A acrescentar aos custos do Aeroporto e os custos de exploração ao longo da vida útil**

**Preços 2007**

**TTT 1600 M€**  
Gare do Oriente

**T. Algés-Trafaria (500 M€)**  
Descongestiona a P25A (2,4 vezes mais tráfego que PVG)

**AE à A12 e A13 + "Shuttle" ferroviário**

**15km**

**Novo Aeroporto de Lisboa - Campo de Tiro de Alcochete (C.T.A.)**

**Janeiro 2008**  
ESTUDO PARA ANÁLISE TÉCNICA COMPARADA DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA NA ZONA DA OTA E NA ZONA DO CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE  
2ª Fase - Avaliação comparada das duas localizações

### Em 2017 :

**Na 1ª fase**

**Acessibilidades não executadas (2,7 B€)**

(preços 2017)

**Aeroporto Humberto Delgado**

**NAL-CTA**

**Ligação rodoviária**

**Ligações ferroviárias (convencional + AV)**

**LNEC; NAER; RAVE; IP)**

## No que se refere a Vendas Novas:

A CTI parece também não considerar, de forma adequada, as OEs VNO, no que se refere ao facto desta se encontrar só a 5km/2,5 min do maior Nó Rodoviário de Portugal, incluindo AEs nomeadamente:

A A6 para o Interior ligando aos Distritos de Évora e Portalegre a Espanha do 4 Alentejos (Alto, Central, Baixo) e o Alentejo Litoral; a Península de Setúbal através da Grande Distribuidora Rodoviária que constitui a A2, ligando separadamente à PVG e P25A (evitando congestionar a A33) e o Algarve.

Tem acesso direto à A33 que liga às regiões Oeste e Norte, o que antevê a não necessidade de mais Acessibilidades. Vendas Novas tem ainda acesso direto ao comboio, ligando a: Espanha, Sines, Lisboa, Norte, Sul.

O contrário do CTA que precisa de todas as Acessibilidades.

## Estimativa de Custos com Acessibilidades :

<b>CUSTOS ACESSIBILIDADES</b>			
	<b>MTJ</b>	<b>CTA</b>	<b>VNO</b>
<b>RODOVIÁRIOS</b>			
<b>2 X 2</b>			
Km	3,2	26,8	7,2
M€	32,5	120	49
M€/Km	<b>10,2</b>	4,5	6,8
<b>2 X 3</b>			
Km	3,2	22,2	7,2
M€	37	140	57
M€/Km	<b>11,6</b>	6,3	7,9
<b>FERROVIÁRIOS</b>			
AV	Plano/Sobrelevada		Plano/Enterrada
Km	19,6		5,2
M€	<b>408</b>		222
CV	Plano/Sobrelevada		Plano/Enterrada
Km	20,4		6,7
M€	<b>417</b>		362
<b>AV+CV</b>	<b>Plano/Sobrelevada</b>	<b>Plano/Enterrada</b>	<b>Plano/Enterrada</b>
Km	<b>21,9</b>	<b>7</b>	<b>6,7</b>
M€	<b>459,5</b>	<b>282,5</b>	<b>364,5</b>
M€/Km	<b>21,0</b>	<b>40,4</b>	<b>54,4</b>
<b>M€</b>	<b>496,5</b>	<b>422,5</b>	<b>421,5</b>

- . Como é possível o Custo/km da rodovia ser 84% mais caro na MTJ do que na CTA ?
- . Porque o nº km Ferrovia é diferente na MTJ, consoante seja : AV, CV ou AV+CV ?
- . Porquê não aproveitar o espaço-canal do ex-Ramal do Montijo, fazendo menos km ?

O maior Aeroporto do Mundo não tem comboio, só Metro

. Não chega ligar MTJ ao Pinhal Novo por Metrobus ?

. A maioria dos Pax vão de barco, ou Autocarro pela PVG,

E com as excelentes vias rodoviárias a Sul, para quê um AVF ?

## **Pegada Carbónica :**

Só na construção, os impactes negativo no CT são muito superiores aos da BA6. Quanto mais, distante de Lisboa (e restantes Concelhos da Área Metropolitana de Lisboa) maior será a pegada carbónica ao longo da vida útil do aeroporto.

A maior distância do CT (em relação à BA6) naturalmente que durante o período de vida útil do Aeroporto, será muito maior no CT.

<b>PEGADA CARBÓNICA</b>			
<b>ÚNICOS</b>	<b>MTJ</b>	<b>CTA</b>	<b>VNO</b>
		230 740	258 869
<b>DUAIS</b>	<b>AHD + MTJ</b>	<b>AHD + CTA</b>	<b>AHD + VNO</b>
		201 255	259 326

Como é possível :

. Aproximarem este factor, entre MTJ e CTA, quando a realidade demonstra que a sua diferença é muito maior, a favor do MTJ ;

. A diferença entre o CTA e VNO ser tão grande, na VNO, onde já existem extraordinárias Acessibilidades, e só por 10km/5min a mais na ligação a Lisboa ?

## **Coesão Territorial**

Escalas Nacional : AHD 1,12; MTJ 1,06; CTA 1,07; VNO 0,99

Escala Regional : MTJ 1,18; CTA 1,15; VNO 0,97

Penalizando o VNO, que serve muito melhor o Interior,  
favorecendo o CTA, com menor impacto .



## **PT4 – AMBIENTE**

### **No 5. Restrições ambientais à expansão do Aeroporto Humberto Delgado**

Noutras cidades : muitas são sobrevoadas por aviões, outras com aeroportos dentro do perímetro das cidades que servem, e mesmo assim, fazem obras para prolongar o tempo de vida útil do aeroporto, para aproveitarem esse ativo que consideram, p.ex.:

Congonhas/S.Paulo, com População superior à de Portugal. O Airport London City no Centro Financeiro de Londres. O Aeroporto Sá Carneiro a 11km do centro do Porto que tem sido considerado dos melhores da Europa; o Aeroporto Gago Coutinho a 9 km do centro de Faro.

Vai-se perder o importante ativo da proximidade do AHD, em relação à Capital de Portugal, ainda por cima quando recentemente se ligou o Metro ?

### **No 6.1. População afetada:**

Se considerarmos que ao fim de algum tempo, o crescimento populacional na envolvente ao Aeroporto (tal como aconteceu com a Portela que foi envolvida pela Cidade de Lisboa) este problema também passa a ser transferido para o NAL, Situação transitória dada a potencial “explosão demográfica” induzida pelo NAL. não se justificando a importância dada a este factor de decisão.

Grandes Aeroportos Internacionais, em regiões Metropolitanas com mais População, são sobrevoados por aeronaves;

O Projeto : AHD + BA6, prevê mais Passageiros comparativamente à População Metropolitana

<b>AEROPORTO</b>	<b>Pax(Milhões)</b>	<b>Pop.Metrop.(Milhões)</b>
Heathrow (Londres)	80,9	24,3
Charles de Gaulle (Paris)	76,2	7,5
Schiphol (Amesterdão)	71,7	5,0
Frankfurt	70,6	6,1
Barajas (Madrid)	61,7	6,5
El Prat (Barcelona)	52,7	4,7
Istambul	52,6	20,1
Fiumicino (Roma)	43,5	4,5
<b>AHD + BA6</b>	<b>50,0</b>	<b>2,9</b>

## **Ruído**

Os aviões já reduziram para cerca de metade o ruído, e a segurança aeronáutica tem aumentado significativamente.

Caso venha a ser na BA6, a distribuição de voos pelo AHD, diminui os impactos sobre as populações, sobretudo reduzindo significativamente as operações aeronáuticas noturnas.

Para além do facto de hoje os aviões e aeroporto, terem evluido bastante, em matéria de emissão de ruído e gases poluidores...para não referir já o futuro com aviões a hidrogénio e solares, “green driver”, etc,...

1º) A CTI não considera as evoluções tecnológicas e procedimentos, em que já se reduziram os níveis de ruído, hoje inferiores aos do tráfego terrestre;

A significativa redução dos níveis de ruído (para cerca de metade) quer em voo quer nos Aeroportos (derivados de medidas de acção de Programas como p.ex. o “Clean Sky”, tornando-os bastante inferiores aos do tráfego terrestre.

A pior situação de ruído era de 120 dB nos “Take-off”, agora é de 55/60 dB.

E em que a maioria prevista dos voos, é cerca de 80% no sentido sul-norte da BA6, podendo afetar residualmente a população.



2º) A CTI não considera o potencial crescimento populacional na zona do CT ? Quando passa a existir uma infraestrutura de transportes, a população cresce em “mancha de óleo” tal como aconteceu com a Portela em Lisboa;

3º) Considerando o DUAL AHD+BA6 este permitirá reduzir o nº de voos noturnos (apesar de existirem aeroportos a funcionarem 24h/dia) diminuindo o impacto nos residentes de Lisboa ;

4º) Como se chegou aos 713 000, no AHD+Montijo e Montijo HUB + AHD ?

## Exposição da população à poluição atmosférica

Com as tendências de descarbonização também vão impactar o tipo de aviões, com a ajuda de Programas, p.ex. o Clean Air, as operações nos Aeroportos (o “Green Driver” em que os aviões param motores e são rebocados por veículos elétricos silenciosos). E o modo de operar em voos, com: combustíveis mais ecológicos de que se prevê virem a destacar-se os aviões a Hidrogénio, operações Landing “em escada” influenciando o futuro da aviação comercial.

É um facto que a Aviação, graças às evoluções tecnológicas (e procedimentos) entretanto verificadas, trouxeram aumento significativo da Segurança Aeronáutica.

E, como p.ex. no caso da Portela (hoje AHD) a operar desde 1942, nunca se ter verificado qualquer acidente grave...pode-se concluir que a Perigosidade é residual.

E este aspecto também afeta as outras opções.

Também se deve referir as **evoluções tecnológicas**, nomeadamente :

### **Redução de emissões de gases :**

De que se destacam, nos atuais aviões :

- . A introdução de “bioquerosene sintético”;
- . “Landing” por escalões de nível, usando a sustentação das aeronaves;
- . “Eletric Green Taxi System” (nos Aeroportos, desligando os reatores no solo) ;
- . Por via fiscal (não subsidiando as emissões de gases) ;

Prevê-se ainda, a partir de 2035, aviões elétricos a hidrogénio com “zero poluição”.





## No 6.2. Biodiversidade:

### . Florestas e SAF de sobreiro;

Porque não consideraram devidamente o relatório do LNEC, nomeadamente:  
Destruição de vasto património (3627,7 ha): Silvícola e Agrícola, não é Problema ?

É muito pior no CT, onde na zona existem explorações agro-pecuárias e animais selvagens :

Ainda de acordo com o expirado EIA do CT, o aeroporto de “Alcochete” seria construído sobre o maior aquífero existente na Península Ibérica.

Na DIA pág, 40: No que se refere aos Recursos Hídricos Subterrâneos os principais impactos do NAL, ao nível quantitativo decorrem da redução da recarga do aquífero, gerando impactos de moderada significância e magnitude elevada, não minimizáveis de forma significativa.

Relativamente à qualidade da água são expectáveis impactos negativos resultantes da contaminação por óleos e combustíveis, quer em situações de acidente, quer por problemas de conservação da plataforma, podendo gerar impactos negativos muito significativos e de magnitude elevada, dependendo dos volumes derramados”.



## Avifauna e respetivos corredores de movimentos da avifauna :

### No Estudo do LNEC de Janeiro de 2008, “Bird Strike” no CTA:

Para além do aspecto negativo para a conservação da natureza, o EIA, aborda de forma igualmente negativa a probabilidade de “bird strike” muito relevante no CT;

Nas plantas do LNEC, constantes no EIA, pode-se ver que a maior concentração de aves, onde refere que são milhares os maçaricos de bico direito, os patos, os pombos (cerca de 500 mil) etc, etc.

Pois é...nos relatórios de 2008/2010, sobre o CTA :

Após observações no terreno, e não baseado só em papéis:

O próprio LNEC refere que “os animais podem atingir corredor de aterragem”:

“Aves aquáticas podem interferir na aterragens e descolagens de aviões em Alcochete”.

“Concentrações de aves aquáticas com potencial interação com o tráfego aéreo, na envolvente das localizações propostas do NAL na Ota e CTA, relativamente à posição aproximada dos principais corredores de aterragem e descolagem”;

“As aves poderão atravessar com frequência os corredores (cones) de aterragem e levantar voo de avião do aeroporto no CTA, devido às suas deslocações entre as áreas de refúgio na RNET e RNES, e as áreas de alimentação nos arrozais envolventes”



Uma das razões é a grande proximidade do CTA/“Alcochete” aos grandes arrozais :





## No 6.3. Recursos Naturais

### Área de solo agrícola

Com base nos relatórios do LNEC (2008) as perdas de uso do solo, são 3 627,7 ha



## Recursos Hídricos :

Com base nos relatórios do LNEC (2008) e NAER e APA (2010) relativos ao CTA” :

### Recursos Hídricos Superficiais

“Águas superficiais – Alteração/destruição da rede de drenagem natural, gerando impactes negativo significativos e elevada magnitude e significância, na área da bacia hidrográfica da ribeira de Vale Cobreão, apesar de menos na do Sorraia” ;

### Recursos Hídricos Subterrâneos

“Águas subterrâneas – Redução da carga do maior aquífero europeu, gerando impactes negativos de magnitude elevada. Qualidade a água expectável impactes negativos, resultante da contaminação por óleo e combustíveis, podendo gerar impactes negativos muito significativos e magnitude elevada”.

Como é possível neste domínio, colocar o CTA como melhor solução que a BA6 ?

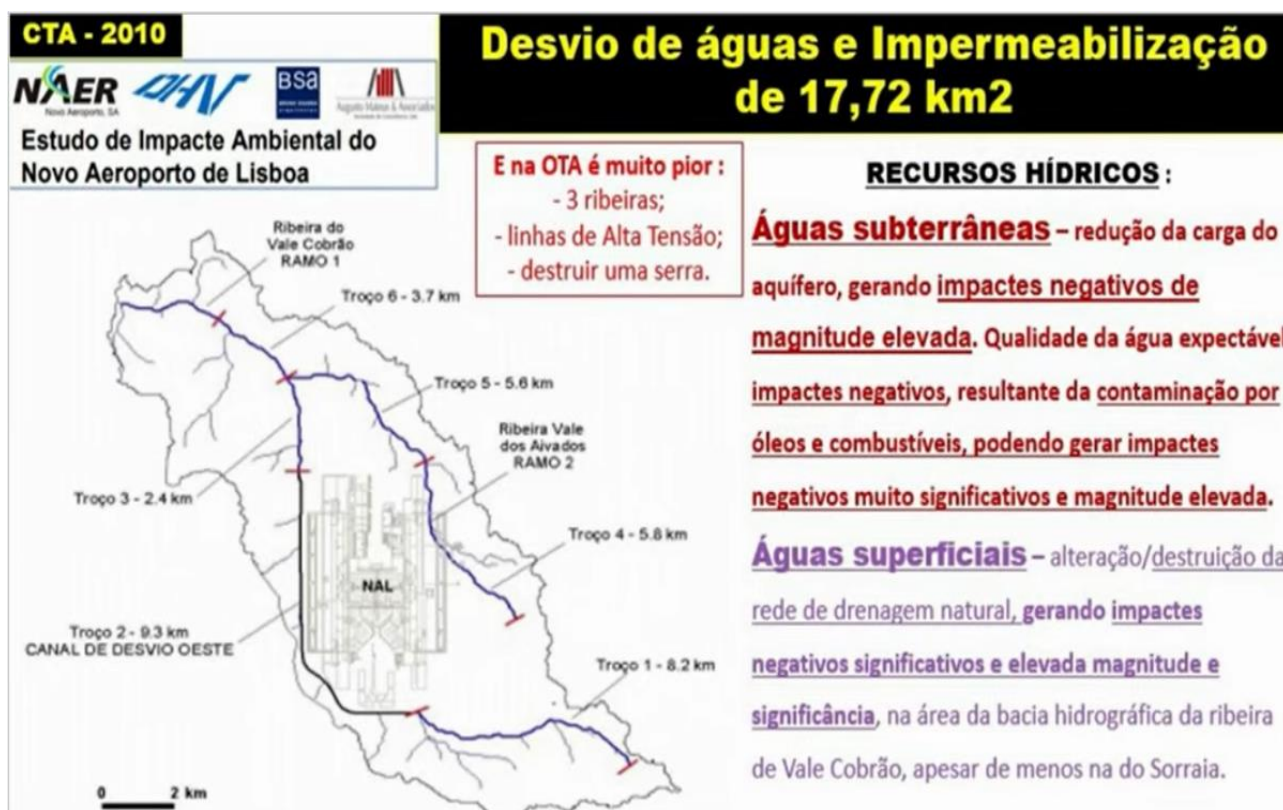
### Perímetros de proteção de captações de água para abastecimento público

Qualidade da água, com expectáveis impactes negativos, resultante da contaminação por óleo e combustíveis, podendo gerar impactes negativos muito significativos e magnitude elevada.

Sendo no CTA, necessário o desvio de 17.72 km<sup>2</sup> de linhas de água, e afetando águas superficiais e subterrâneas, do maior Aquífero da Europa :

A redução da carga do maior aquífero Europeu, gera impactes negativos de magnitude elevada.

Vai-se colocar em perigo uma fonte tão fundamental como é a água ?





## No 6.4. Riscos naturais e tecnológicos

### **Vulnerabilidades territoriais ao perigo sísmico**

Contrariamente ao referido no Relatório, é o CTA e não MTJ (BA6) que tem problemas sísmicos.

Por estar sobre uma falha sísmica, que esteve na origem do Grande Sismo de 1909, e provocou destruição na freguesia de Samora Correia, onde se localiza 81% do CTA.

#### **Cronologia sísmica histórica, com epicentro no Campo de Tiro :**

26.1.1531 – terramoto de magnitude 7,5 na escala de Richter, provocando 30 mil mortos;

23.4.1909 – terramoto de magnitude 6,3 na escala de Richter, provocando 48 mortes e 75 feridos, e deixando muita destruição;

21.3.2021 - Sismo de magnitude 3,4 na escala de Richter.

O engº Fernando Carrilho (IPMA) afirmou “a Zona em que o terramoto se fez sentir, é sísmicamente ativa, do ponto de vista instrumental, sendo de perigo”.

**Podendo deduzir-se que existe uma falha sísmica na região.**

Constante no EIA (Estudo de Impacte Ambiental) do LNEC, de Janeiro de 2008, para o CT :

**LNEC** LABORATÓRIO NACIONAL DE ENGENHARIA CIVIL **Lisboa • Janeiro de 2008**

**ESTUDO PARA ANÁLISE TÉCNICA COMPARADA DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA NA ZONA DA OTA E NA ZONA DO CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE**

**2ª Fase - Avaliação comparada das duas localizações**

**5.2.5 Risco sísmico associado ao NAL**

5.2.5.1 Justificação e indicadores

Neste capítulo é abordado o risco sísmico no contexto da construção e operação do NAL na zona da Ota e no local H6 situado na zona do CTA.

Inclui os os critérios e os indicadores seleccionados, e os riscos associados a cada uma das localizações. Apresenta, por último, uma matriz com a comparação do indicador explicativo.

A implantação do NAL implica a construção de uma plataforma, bem como a consideração das zonas de aproximação às pistas, das superfícies de transição e das infra-estruturas auxiliares. O dimensionamento destas obras poderá ser fortemente condicionado pelo ambiente sísmico onde se inserem, pelo que a quantificação das acções sísmicas em cada uma das localizações constitui um aspecto de análise relevante.

**5.2.5.3 Riscos**

Na localização na zona do CTA admite-se como riscos que, localmente, sob acções sísmicas intensas, os solos possam apresentar alguma susceptibilidade à liquefacção ou à mobilidade cíclica.

**É lembrar o grande Sismo de 1909, exatamente em Samora Correia, onde está 81% do CTA !**

**No Resumo Não Técnico, pág.16** : “De acordo com o Regulamento de Segurança e Acções para a Estrutura de Edifícios e Pontes (RSAEEP, 1983) a zona em estudo enquadra-se na zona de maior risco sísmico do território continental português”;

**No Vol.1 , T2, pág.27** : “Considerando os sismos hídricos históricos e instrumentais registados, segundo dados compilados pelo Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica, as intensidades sísmicas máximas terão atingido os valores de 8 e 9 na área em estudo, afigurando-se como uma das zonas de maior intensidade sísmica do território nacional português” ;

**No Vol.1 , T2, pág.66** : “Na região do Vale inferior do Tejo destaca-se a ocorrência do sismo de Benavente de 23 de Abril de 1909. Este sismo foi sentido com intensidade 9 em Benavente onde a destruição foi quase total. Outras localidades como Samora Correia e Santo Estevão foram consideravelmente danificadas, Este evento, foi seguido no meses seguintes, por inúmeras réplicas, algumas delas sentidas pela população. Atendendo à reduzida extensão da zona macro-sísmica é possível localizar a zona epicentral deste sismo com bastante precisão na margem esquerda do Rio”.

Sendo o aeroporto principal do país, o equipamento fundamental de ajuda internacional e socorro em caso de grandes catástrofes naturais, como um grande sismo (como p.ex. no Haiti) colocar o Aeroporto no “olho do furacão”, ou seja, na zona de maior gravidade e probabilidade sísmica, só se pode conceber num país “de loucos e irresponsáveis”.

Do então presidente da Câmara de Benavente, o dr. António José Ganhão, que se opôs à construção do NAL no CT, sendo que cerca de 81% do Território pertence a Benavente.

O Município de Benavente apresentou no Tribunal Administrativo e Fiscal de Leiria, em 2011, uma ação para anulação da DIA a qual tem o número de processo 331/11.4 BELRA ;

O mesmo fez a **ADASE - Associação para a Defesa Ambiental de Santo Estevão** (a norte do Campo de Tiro, com 200 casas de habitação permanente e de fim de semana) tendo sido atribuído ao processo o número 319/11.5 BELRA.

Mesmo assim, a CTI atribui “Menor Risco” ao CT (Campo de Tiro – vulgo “Alcochete”) ?

Ao contrário da BA6 (vulgo MTJ) que – erradamente – a CTI atribui “Maior risco” ?

**Sugerindo que estas classificações serem trocadas.**

## Vulnerabilidades territoriais ao perigo de inundação e subida do nível do mar

Estudos Internacionais prevêem aumento médio mundial do nível do mar de 50 cm até 2100 (admitindo o aumento de 2°C, quanto mais 1,5°C).

Com base nos valores registados no marégrafo de Cascais, na zona da BA6 prevêem-se que não cheguem a 30 cm.

Hoje, a BA6 tem 3 m de altitude (igual à Baixa de Lisboa) e o Projeto prevê 5 a 11 m.

E existe ainda a possibilidade – caso necessário - de se construírem diques.

O CTA tem problemas de inundações, tornando este critério, de residual importância:

### **Inundações**

estudo, publicado na revista científica *Nature Communications*, (Superior a 1,5°C)

Se o aumento da temperatura global for limitado a 2°C acima dos valores médios da era pré-industrial, conforme prevê o Acordo de Paris sobre alterações climáticas, de 2015, o nível dos oceanos subirá cerca de 50 centímetros até 2100.

Contudo, se as emissões poluentes continuarem ao ritmo atual, a subida das águas poderá ser quase duas vezes mais significativa. **Inferior a 1 metro...e é se houver tanta água para degelar.**

<b>Aumento do nível do mar (m)</b>			
<b>Ano</b>	<b>Mundial</b>	<b>Cascais(méd)</b>	<b>Cascais(máx)</b>
2050	0,1116	0,11625	0,124
2062	0,1548	0,16125	0,172
<b>2100</b>	<b>0,2916</b>	<b>0,30375</b>	<b>0,324</b>
<b>Pista BA6: Atual 3/4 m ; projeto 5 m » 0,324 m</b>			

Muitos Aeroportos estão à mesma e mesmo menores altitudes, e com maiores ondulações.

**Na zona da BA6 0,281 m.**

Baixa de Lisboa, Barreiro, a 2 m, quando a BA6 vai de 5 a 11 metros ?

Apesar de tudo existem ainda soluções técnicas (p.ex. Diques)

**Aeroportos Asiáticos, no instável "anel de fogo do Pacífico" como p.ex.:**

**Tóquio e Nagoya no Japão, Hong Kong e Macau na China, Seul, Singapura, Qatar, TOP7 dos melhores Aeroportos Mundiais, parece não estarem preocupados .**

Dos 7 melhores Aeroportos do Mundo, 6 têm altitudes equivalentes, e a maior parte estão exatamente localizados na região do "anel de fogo do Pacífico" onde se verificam maiores sismos e tsunamis...para além de muitos outros aeroportos :

<b>TOP dos considerados melhores Aeroportos do Mundo em 2019</b>			
<b>No "anel de fogo do Pacífico" onde é previsível maior subida do mar</b>			
<b>Ranking</b>	<b>Aeroporto</b>	<b>Cidade</b>	<b>Altitude (m)</b>
<b>1º</b>	Changi	Singapura	7
<b>2º</b>	Haneda	Tóquio	6
<b>3º</b>	Incheon	Seul	7
<b>5º</b>	Chep Lak Kok	Hong Kong	5
<b>6º</b>	Chubu Centrair	Nagoya	4
<b>No Médio Oriente</b>			
<b>4º</b>	Hamad	Doha	4
<b>Não incluídos no TOP 10</b>			
América	Internacional	S. Francisco	4
	Santos Dumont	Rio de Janeiro	3
Ásia	Internacional	Macau	6
	El Prat	Barcelona	4
Europa	Fiumicino	Roma	5
	Schiphol <sup>*1</sup>	Amesterdão	-3
<b>*1 O mais movimentado, e onde por vezes se vêm aves nas pistas</b>			
<b>Na revista científica "Nature Communications" :</b>			
<b>"Se o aumento da temperatura global for limitado a 2°C...</b>			
<b>...o nível dos oceanos subirá no máximo cerca de 50 centímetros até 2100"</b>			
<b>Projeto na BA6</b>	<b>"Sacadura Cabral"</b>	<b>Montijo</b>	<b>5 a 11</b>



## Vulnerabilidades territoriais ao perigo de incêndio rural

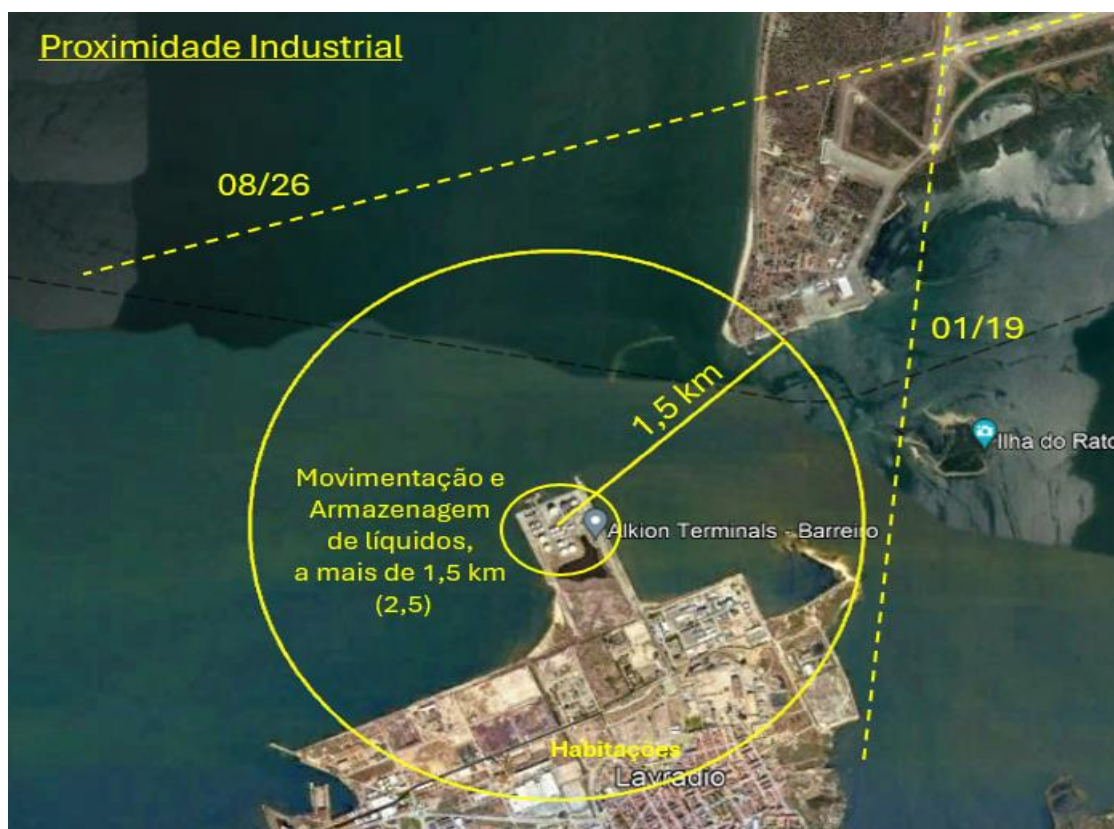
MTJ / BA6 – Perigo em termos de incêndio rural ?

O próprio mapa do ICNF indica perigosidade nula !

A BA6 não está em território rural...mas Alcochete está !

## Vulnerabilidades territoriais ao perigo de acidente industrial

Os depósitos de gás, no Barreiro, estão fora dos cones de “Landing” e “Take-Off” das rotas previstas, em qualquer uma das orientações das 2 pistas existentes, desde 1953



## 7. SÍNTESE da ANÁLISE COMPARATIVA das OPÇÕES ESTRATÉGICAS no DOMÍNIO do AMBIENTE

### Quadro Síntese do PT 4 :

**Legenda :**

<b>OE1</b>	Dual	AHD principal + Montijo complementar
<b>OE2</b>	Dual/Único	Montijo principal + AHD complementar (com evolução para o Montijo substituir integralmente o AHD)
<b>OE3</b>	Único	CTAlcochete (que substitua integralmente o AHD)
<b>OE6</b>	Dual	AHD principal + CTAlcochete complementar
<b>OE7</b>	Único	Vendas Novas (que substitua integralmente o AHD)
<b>OE8</b>	Dual	AHD principal + Vendas Novas complementar

**?**

- Tal como aconteceu com a Portela, ao fim de um tempo o problema também passa a existir;  
- Não considera as evoluções tecnológicas.

Com a BA6 em Aeroporto, é classificada como Aeroporto. E o CT não é natural classificado ?

O Relatório do LNEC 2007/8 (e bem) refere o contrário

Destruição de vasto património (3627,7 ha) Silvícola e Agrícola, não é Problema ?

Vendas Novas não tem montado

- Para não se verificar na OE3, é necessário desviar 17,71 km2 de linhas de água e impermeabilizar;  
- Estudos internacionais não prevêem subidas na zona da BA6, superiores a 0,3 m em 2100. A pista fica a 5 m de altitude.

Exatamente o contrário. O CT encontra-se em falha sísmica

A única intalação industrial perto da BA6, a funcionar desde a 1ª metade do século XX (Barreiro) encontra-se a mais de 1,5 km da BA6 8 (que opera aeronauticamente desde 1953)

Rodeado de Floresta (e montado, com mais de 50 mil sobreiros, para abater) o CT não tem problemas de incêndio ?

Quadro 7.1 - Síntese da análise comparativa das Opções Estratégicas no âmbito do FCD3 'Saúde Humana e Viabilidade Ambiental'.

Crítérios	Indicadores	OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8
Saúde humana	Ruído	△	△	▲▲▲	△	▲	△	▲▲▲	△
	Qualidade do ar	△	△	▲▲▲	△	▲	△	▲▲▲	△
Biodiversidade	Áreas naturais classificadas	△	△	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲
	Montado	▲▲▲	▲▲▲	△	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲
	Avifauna	△	△	▲▲▲	▲	▲	▲	▲▲▲	▲▲▲
Recursos naturais	Solo agrícola	▲▲▲	▲▲▲	▲	△	△	▲	▲▲▲	▲▲▲
	Água superficial	▲	▲	△	▲	▲	△	△	△
	Água subterrânea	▲▲▲	▲▲▲	△	▲	▲	△	▲▲▲	▲▲▲
Riscos naturais e tecnológicos	Inundações e subida do nível do mar	△	△	▲▲▲	△	△	▲	▲▲▲	▲
	Sísmicos	△	△	▲▲▲	▲	▲▲▲	▲	▲▲▲	▲
	Acidentes Industriais graves	△	△	▲▲▲	△	△	▲	▲▲▲	▲
	Incêndios	▲	▲▲	▲▲▲	△	△	▲	▲▲▲	▲

Legenda: Mais favorável ▲▲▲ Favorável ▲ Menos favorável △

### - Saúde Humana : Ruído e Qualidade do ar :

. Tal como aconteceu com o Aeroporto na “Portela” ao fim de um tempo, o problema passa também a verificar-se, em qualquer outro local

. E porque a CTI não entra em consideração com as evoluções tecnológicas que se têm estado a verificar na aviação civil, nomeadamente: aeronaves; procedimentos de abordagem à pista; operações no solo.

Ao nível do **ruído** (para cerca de metade) e **emissão de gases** ?

### - Biodiversidade :

. **Áreas naturais classificadas:** Como pode a BA6/MTJ ser classificada menos favorável, e o CTA classificada como a mais favorável ?

. **Montado :** Como consideram existirem problemas de Montado (sobreiros) na OE 7 (e não na OE 8) em Vendas Novas (onde não existem sobreiros - só pinheiros e eucaliptos) ? E colocam em “pé de igualdade” o CTA quando este tem mais de 50 mil sobreiros para abate ?

. **Avifauna** : Como a BA6 é classificada menos favorável que o CTA, quando o Relatório do LNEC de 2007/8, refere este problema no CTA (até pela maior proximidade aos arrozais) ?

#### - Recursos naturais :

. **Solo Agrícola** : Como consideram existirem alguns problemas na BA6, se ali não se verifica agricultura ? E no CTA minimizam este problema quando, segundo o Relatório do LNEC de 2008, referem : "Destruição de vasto património (3627,7 ha) Silvícula, e Agrícola ?

#### **- Riscos naturais e tecnológicos :**

#### **. Inundações e subida do nível do mar :**

No CTA, o problema de inundações é um facto, sendo necessário desviar 17,72 Km<sup>2</sup> de linhas de água e impermeabilizar, para minimizar inundações, com custos significativos, e criando outros problemas ambientais;

Na BA6/MTJ é um "falso problema" conforme referido anteriormente. Estudos Internacionais prevêm, até 2100, subidas médias do nível do mar de 0,5 m.

Com a ajuda do marégrafo de Cascais, prevêm-se subidas do nível do mar, na zona da BA6, inferiores a 30/40 cm.

Hoje, a pista na BA6 tem 3m de altitude (tal como a Baixa de Lisboa).

E com o projeto para 5/11 metros de altitude, equivalente à dos considerados 6 dos 7 melhores Aeroporto do Mundo.

Mal estariam outros Aeroportos em iguais ou mesmo piores condições.

#### **Como a CTI pode referir que o CTA é o mais favorável, e a BA6 a mais desfavorável ?**

#### **. Falha sísmica :**

A CTI refere : "O CTA é o mais favorável, enquanto a BA6 a mais desfavorável" ?

Quando é exatamente o contrário, dado o CTA se encontrar em cima de uma falha sísmica, como descrito anteriormente (e os acontecimentos históricos o têm demonstrado) ?.

#### **. Acidentes Industriais graves :**

A única instalação industrial perto da BA6, a funcionar no Barreiro desde a 1ª metade do século XX encontra-se a mais de 1,5 km, e a BA6 opera aeronauticamente desde 1953, sem esta questão alguma vez ter sido colocada em causa.

#### **. Incêndios (rurais) :**

O próprio CTI refere existirem problemas no CTA, o que é previsível, dado as condições do local, rodeado de Floresta (incluindo montado com mais de 50 mil sobreiros).

Mesmo assim, a CTI. conclue que o CTA é "Mais favorável" ?

E ao nível da BA6, OE 1 refere ser só "Favorável" ?

Assim, pode concluir-se que várias classificações relativas, favorecem - erradamente - as OEs relativas ao CTA, não aderentes à realidade, prejudicando outras OEs, incluindo o MTJ.

O que era previsível (?) pelo facto da coordenadora desta PT 4, vir da Universidade de Aveiro, onde trabalham 2 investigadores, assumidos opositores das OEs MTJ (BA6).

Com artigo escrito contra o aproveitamento da BA6, como se o CTA não os tivesse - até mais - nomeadamente em relação à questão da avifauna, chegando mesmo a usar imagens que não têm nada a ver com o local, como se fossem junto à BA6.

Porque a Uiversidade de Aveiro entrou "em peso" (73 %) nesta PT4, onde se faz representar por 13 membros (tantos ?)

Não teria sido mais adequado, a CTI integrar Especialistas de Instituições de Ensino Superior, da Área Metropolitana de Lisboa (onde se pretende o NAL) nomeadamente a UNL-FCT no Monte da Caparica, onde existem Especialistas Conceituados, e nem do Instituto Politécnico de Setúbal ?

E Instituições Públicas mais experientes, e com mais informação, como p.ex.:

**APA, ICNF, DGEG, LNEC ?**

**Nem no CTA é querido pelas Associações Ambientalistas :**

**CTA - 2008 (QUERCUS - reforça em 9/2018)** **As reações das associações ambientalistas**

**Quercus diz que novo aeroporto em Alcochete ameaça fortemente o ambiente** Setembro 29, 2018

**A 13.3.2008, LPN e GEOTA reprovam o CTA**  
Lisboa, 13 de Março de 2008

**LPN** Liga para o proteção da natureza **60 anos** **geota** grupo de estudos de ordenamento do território e ambiente

**Parecer negativo a Aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete**

**Comunicado de Imprensa Conjunto** 13 de Março de 2008

**GEOTA e LPN: "Parecer negativo a Aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete"**

**A SPEA - Sociedade Para o Estudo das Aves** **Rejeita o EIA**  
Em 2010

Por ser inadequado e insuficiente na identificação de todos os impactes negativos na biodiversidade resultantes deste Projeto. Considera essencial realizar um EIA completo, que responda às lacunas e permita uma tomada de decisão objetiva e fundamentada



## **PT5 – Avaliação Económica-Financeira e Custo-Benefício**

Pelo facto de sermos de opinião que se devem rever, em baixa, os investimentos aqui sugeridos, com impacto nesta PT5, não aprofundamos este PT de forma detalhada.

No entanto:

### **No 4.2. - Avaliação das Operações Estratégicas**

Na perspetiva do Promotor, o VAL Máximo obtido é na OE1 AHD+MTJ, o que potencia um obstáculo na PT6 – JURÍDICA. na PT6. Os Duais (aproveitando o AHD) têm os maiores VAL, enquanto nas OEs Aeroportos Únicos, têm menor VAL.

### **FCD 4 – CONETIVIDADE e DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO** (com 4 sub-critérios)

#### **“Competitividade e desenvolvimento do hub” :**

A RCM nº 89/2022, de 14 de Outubro, não exige outro HUB-Aeroportuário, para além do AHD. E admite mesmo a hipótese DUAL.

Parece óbvio, dado que a atual procura do AHD, na Área Metropolitana de Lisboa, é cerca de 85% do total.

Assim, as opções CTA e Santarém, são claramente desfavoráveis, podendo mesmo contribuir para o desaparecimento do Hub Aeroportuário de Lisboa.

Atualmente só 4% usam o AHD como ponto de transição entre o Médio e o Longo Curso, o que reforça o facto do HUB Aeroportuário de Lisboa (AHD + BA6) ser uma excelente solução, podendo até considerar-se quase um “Aeroporto Único” com 2 pistas, praticamente paralelas, à distância de 11 km, ligada pela expansível Ponte Vasco da Gama e da ligação fuvial, e usar o mesmo Centro de Controle de Tráfego Aéreo.

Desvantagens dos DUAL: CTA + AHD; AHD + VNO; AHD + Santarém, inviabilizando a eventual estratégia de se criar um período de transição entre o início de operação de um NAL. e o muito pouco provável encerramento do AHD :

**Mas a operação **DUAL** : Portela(AHD) + CTA(Campo Tiro “Alcochete”) é **INVIÁVEL****  
(Técnico-Económica-Financeira, e risco de fim do Hub - Aeroportuário de Lisboa)

**1 – A maior distância do NAL - CTA, implica o aumento :**

- a) dos custos dos serviços de tráfego aéreo, nomeadamente com o equipamento, pessoal, e externalidades;
- b) dos custos de deslocação para a AML (onde está o mercado) dos passageiros ... cargas, e externalidades;
- c) da probabilidade de perdas de ligação com os voos de intercontinentais no AHD, retirando competitividade ao hub.

**2 - A TAP ficar no AHD:** coloca-a em clara vantagem competitiva em relação às outras concorrentes, podendo desmotivá-las.

- 3 – a) A VINCI, não ser obrigada a construir um aeroporto de raiz.** (mais: caro, tempo de construção, e externalidades)  
**b) e não existindo apoios comunitários,** a construção no CTA (mesmo só 1ª fase) obrigam a **taxas aeroportuárias bem mais elevadas,** retirando mais uma vez competitividade às companhias “low-cost”.

**Potenciam que :**

- as companhias que tenham slots no AHD, ofereçam resistência em abdicar dos direitos jurídicos que já dispõem no AHD;
- as companhias que ainda não tenham slots atribuídos no AHD, optem por outros aeroportos: Porto, Faro (que agradecem) desviando os “seus” clientes da AML, deixando o NAL - CTA “às moscas”;

**4 – A reduzida eficiência das acessibilidades terrestres e do sistema de transportes para ligação à nova infra-estrutura aeroportuária a implantar no CTA, dá resposta a uma procura abaixo dos padrões internacionais.**

**5-A nova infra-estrutura complementar a implantar no CTA não ter condições para atrair - com significado - a instalação de atividades económicas na sua envolvente, nem para impulsionar uma requalificação do território (cidade aeroportuária).**

**6 - Os muito menores custos: de construção, internos e externalidades, e tempo de requalificação de uma base militar.**

**Inviabilizam a operação DUAL – AHD + CTA, e recomendam o aproveitamento de uma das Bases militares.**

**Se não encerrarem o AHD (e a VINCI já está a investir aqui) esqueçam (mais uma vez) o CTA**

O que não acontece com a BA6, dada a grande proximidade entre o AHD e a BA6 :



Algumas das vantagens do DUAL AHD+BA6 :

- . Localização e alinhamento das pistas;
- . Investimento pelo Concessionário, não trazendo custos ao Erário Público;
- . Aumento de capacidade em: movimentos/h, em mais de 60% de 40 para 73, e Passageiros até mais de 50 MPax;
- . Atratividade de tráfego ponto—a-ponto, por descontos até 80% nas taxas aeroportuárias;
- . Proximidade rodoviária e fluvial (com embarcações financiadas pelo Concessionário) ;
- . Permite capturar mais rapidamente o tráfego perdido por esgotamento da Portela (9 Mpax) tendo apenas os custos diretamente associados ao incremento de passageiros;
- . Única localização com DIA válida, ao abrigo da legislação atual.
- . Dar maiores garantias de manutenção do HUB de Lisboa...e da TAP

**Custos (a Preços de 2017) e tempo de concretização (spillage) no CT - 7 a 8 anos :**  
 Fontes : MPI, LNEC, NAER, RAVE, IP)





Assim, uma estimativa do Diferencial de Custos CT – BA6, a preços de 2017:

"Alcochete" Montijo		Preços 2017	(M€)
<b>Diferencial de custos CTA - BA6</b>			
Construção 1ª fase:			3 100
Acessibilidades (também na 1ª fase)			2 685
Deslocalização da FAP:			135
Atrasos de entrada em funcionamento			3 750
Construção da 2ª Fase			2 200
<b>Fontes: LNEC, NAER, RAVE, IP (valores 2017) DIFERENCIAL</b>			<b>11 870</b>

Havendo ainda a acrescentar: as **Externalidades, Custos de Funcionamento e Logísticos**, ao longo da vida útil do Aeroporto, claramente muito mais caros no CTA.

**Entretanto, a Dívida Pública Portuguesa passou de 127,6 Bi € (em 2008) para 274 Bi € (mais que duplicou) em 2022**

Tendo em conta a inflação e o aumento das taxas de juro, entretanto provocados pela Pandemia e Guerra na Ucrânia, imaginemos o que poderá acontecer aos custos de agora ... E “vamos colocar os poucos ovos que existem, todos no mesmo cesto” ?

E admitamos que não acontece o mesmo que aconteceu recentemente em Berlin, com aumento dos custos de 2 para 7 Bi ?

Opção diferente da BA6 pode configurar um “negócio de elevado risco” com potenciais prejuízos a pagar – mais uma vez - pelos contribuintes Portugueses.

#### “Rapidez de execução (spillage)” :

No caso do CT e Santarém (cujo promotor refere concluir em 2029).

Com: EIA; Expropriações, Projetos, Licenciamentos, os tempos de execução são muito maiores que na BA6.

CT – 1(desminagem) + 8 anos. Se iniciasse em 2025 estaria operacional em 2034;  
Se acontecesse o mesmo que em Berlin (derrapagem de + 9 anos) em 2043.

BA6 – 3 anos. Se iniciar em 2024 (projetos mais adiantados e não necessitar de desminar nem expropriar) estará operacional em 2027/8.

**Assim, a BA6 fica operacional 6 anos mais cedo, sem considerar eventual “efeito - derrapagem temporal - Berlin”;**

O que, segundo a CTP equivale a um prejuízo de 7,6 B€, só pelo diferencial de entrada em operação, nas opções Montijo vs CTA, onerando o CTA.  
O que só por si daria para se construir mais do que 1 Aeroporto.

. A acrescentar os efeitos inflacionários e aumento das taxas de juro adicionais, induzidos pelos eventos: Pandemia; Guerra na Ucrânia; Mar Vermelho, ....

Se se considerar:

. Eventual derrapagem temporal de 9 anos como Berlin;

Nos primeiros 6 meses de 2023, o AHD, recebeu 15,9 milhões de passageiros (pax).

Considerando que não incluem os meses com mais procura (não considerando as conjunturais JMJ) é previsível que até final de 2024, ultrapasse os 32 milhões pax (aos níveis de 2019) e há muito a referência dos 22 milhões pax (limite contratual no contrato de concessão, para pelo menos nova pista adicional);

Tendo em atenção : o eventual tempo de obras no CT, ser 1+8 anos, mas tendo em atenção o mau exemplo do novo aeroporto de Berlin, inaugurado em 2020, que efetivamente foi de 14 anos (colocando em causa a tradicional eficiência alemã)...mesmo aproveitando aeroporto existente e a não necessidade do mínimo de 1 ano para desminação (como no CT)

É previsível que a disponibilidade do CTA leve 12 anos ou mais...

. Os efeitos inflacionários e aumento das taxas de juro, induzidos pelos efeitos Pandemia e Guerra na Ucrânia,

. Eventuais “trabalhos a mais” (que no caso da BA6 não custam ao erário público) os custos só por derrapagem temporal (sem considerar obras na Plataforma nem Acessibilidades)

Este tipo de custos seriam ainda muito superiores, no CTA.

### **“Impactos macroeconómicos” :**

Parece óbvio que as regiões próximas das opções CTA ou Santarém ganhariam...mas contribuiriam para o definhamento do Desenvolvimento Económico da Área Metropolitana de Lisboa, principalmente da atividade económica Turística.

### **FCD 5 – INVESTIMENTO PÚBLICO e MODELO de FINANCIAMENTO**

Na 1ª fase, a CTI, apesar da sua “máxima relevância” não considerou cabalmente este critério. Devendo agora contabilizar todos os Custos, incluindo os por não disponibilidade (spillage) para evitar, favorecer o CTA e Santarém, em detrimento da BA6.

### **“Valor do Concessionário” :**

O Concessionário está contratualmente protegido em todo o espaço aéreo Português. E em relação a todos os seu Aeroportos Internacionais, relegando Santarém para Aeroporto Regional. Mesmo assim podendo recorrer à figura do “Reequilíbrio Financeiro da Concessão”.

### **“Necessidade de financiamento” :**

. No caso da BA6 (Montijo) não há necessidade de qualquer financiamento Público, sendo obrigação contratual do Concessionário ;

. A UE não apoia qualquer Aeroporto de raiz (Greenfield) ;

. No caso do CT os custos serão de vários Bi € (muito custo)...a que o Concessionário não é contratualmente obrigado (para além da BA6) nem local (só assumiu a BA6).

## Custos das Acessibilidades a preços de 2007 (LNEC) :

**CTA – 2008 (LNEC)** Poucos meses antes da Crise Financeira Global que mudou o mundo... eclodir !

**Janeiro 2008**  
ESTUDO PARA ANÁLISE TÉCNICA COMPARADA  
DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO  
AEROPORTO DE LISBOA NA ZONA DA OTA E NA  
ZONA DO CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE  
2ª Fase - Avaliação comparada das duas localizações

**ACESSIBILIDADES e TRANSPORTES** - Impactes negativos na fase de exploração do NAL, resultantes do aumento do tráfego rodoviário e consequente degradação dos seus níveis de serviço.

**A acrescentar aos custos do Aeroporto e os custos de exploração ao longo da vida útil**

**Novo Aeroporto de Lisboa - Campo de Tiro de Alcochete (C.T.A.)**

**Preços 2007**

**TTT 1600 M€**  
Gare do Oriente

**AE à A12 e A13**  
+  
"Shuttle" ferroviário

**TGV**  
15km

**T. Algés-Trafaria (500 M€)**  
Descongestiona a P25A  
(2,4 vezes mais tráfego que PVG)

**CTA (H6B) Riscos:**

- Congestionamento mais frequente na Ponte Vasco da Gama, em especial se a TTT Chelas-Barreiro não tiver componente rodoviária.

**E o governo quer avançar para uma só ferroviária ?**

- No caso da TTT exclusivamente ferroviária, fiabilidade mais baixa do tempo de percurso entre Lisboa e o NAL e impacte nos tempos de percurso do tráfego rodoviário geral que usa a Ponte Vasco da Gama.

**A prioridade de uma TTT, segundo o LNEC e outros especialistas, é o Túnel Algés-Trafaria !**

**E agora para, o Aeroporto, servir: Sintra, Cascais, Oeiras, Lisboa-oeste**

Obviamente elevados, se não for na BA6 !

Se agora se quiser mudar a localização já acordada (BA6) com o Estado Português :

A opção CT, para além do enorme diferencial de custos, que o Concessionário naturalmente não quererá assumir ?

E o Concessionário encontrar-se defendido pelo Contrato de Concessão, podendo exigir Indemnização, e/ou Reequilíbrio Financeiro da Concessão, por :

. Perdas de competitividade no CT;

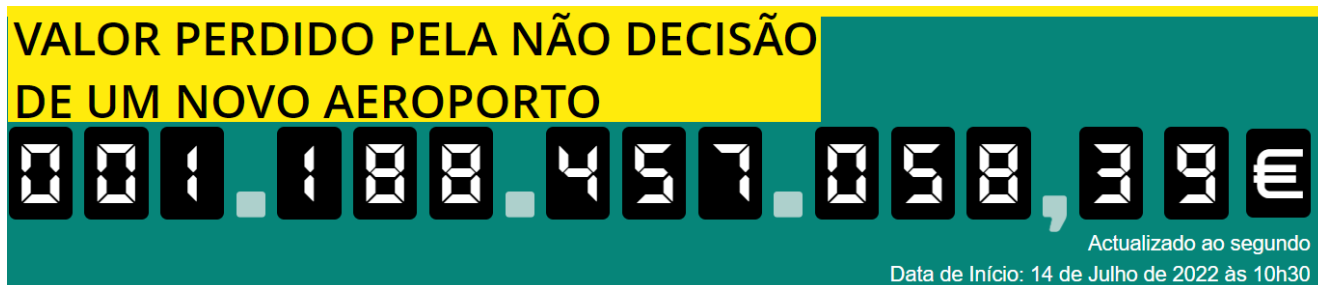
. Concorrência do Espaço Aéreo em Santarém, e potencial perda de mercado.

E/ou outro tipo de contrapartidas, como p.ex Prorrogação do tempo de contrato, para além do que ficou acordado no Memorando de Entendimento, de 2017, entre o Estado Português e o Concessionário.

## Segundo a CTP (Confederação do Turismo de Portugal) :

. “AHD+BA6: a execução da obra seria mais rápida (entre 3 a 4 anos) e menos custosa, apesar de garantir um incremento menor na capacidade (73 mov/h) mas que, face ao descrito em PT1, pode-se considerar suficiente, até ao final do prazo da Concessão.

Por seu turno, a construção do novo aeroporto no CTA/“Alcochete” implicaria um aeroporto de maior dimensão e com maior capacidade inicial (100 mov/h), mas com muito maior custo, e demorando mais de 10 anos a executar”;



A adicionar ao aumento de 36% da **Dívida Pública**, desde o cancelamento do NAL-Alcochete, na sequência da bancarrota de 2011.

De 127,6 Bi € em 2008, para 201,5 Bi € em 2010.

Em 2022 (274 Bi €) mais do dobro da dívida de 2008.

E, considerando a hiper-inflação e aumento das taxas de juro derivados da Pandemia e a Guerra na Ucrânia, perspectiva-se que os custos em novo aeroporto + acessibilidades (CT ou Santarém ) venham a serem muito maiores. Assim, onde vamos parar em matéria de dívida ?

. E, considerando o atrás exposto, qualquer opção em que a BA6 não esteja, potencia a perda do HUB de Lisboa.

#### **No 6.4. Análise Custo-Benefício: síntese conclusiva**

Segundo a CTI: “A opção OE1 AHD + MTJ é a que tem menores impactos totais”...A consideração da rede de Alta Velocidade e da Terceira Travessia do Tejo no cenário de Expansão das acessibilidades altera substancialmente os resultados, introduzindo uma diferenciação clara entre as localizações”.

A localização MTJ (BA6) permanece como a mais vantajosa, nas opções dual e única. Custo com o AHD+BA6 de cerca de 1300 Milhões € + 3,5 anos para operacionalização, e custos (económicos; sociais; ambientais; segurança rodoviária) muito menores ao longo da vida útil do aeroporto.

Custo com o CTA 8258 Milhões € a que há que acrescentar:

- . Os custos diferenciais “spillage” de cerca de 6 anos;
- . O custos de funcionamento ao longo da vida útil do Aeroporto
- . Os custos por perda de competitividade;
- . A indemnização ao concessionário (que podem ir até 5 B€)

Assim, como é possível que, em matéria Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício, a CTI coloque:

- A OE 6 - AHD+CTA como a melhor (\*\*\*\*\*) ???
- A OE 1 - (AHD+MTJ) em penúltimo lugar (\*\*) ???
- A OE 8 - AHD + VNO como a pior (\*)

Quando existem mais vantagens nestas 2 últimas opções.



## Vantagens de VNO (Vendas Novas) em relação ao CTA

- . Não necessita desminar. O CTA necessita de 1 ano ;
- . Não tem sobreiros. No CTA são necessários cortar mais de 50 mil sobreiros ;
- . Não requer desvio de Linhas de água. No CTA são necessários desviar 17,72 Km<sup>2</sup> ;
- . Residual avifauna (sem riscos de “bird strike”) por não ter arrozais perto, como tem o CTA ;
- . Não tem riscos sísmicos. O CTA encontra-se sobre uma falha sísmica ;
- . Não necessita compensar a FAP ;
- . Custa menos que o CTA (CTA – 8 258 milhões € ; Vendas Novas – 8 170 milhões €) ;

**Acessibilidades:** Estando só a mais 10km / 5min de Lisboa do que o CTA, a OE VNO :

- . Liga diretamente à A6, para os Alentejos: Central (Évora) Alto (Portalegre) e Espanha.
- . Está a 5km/2,5min do maior Nó **Rodoviário** de Portugal (Marateca) ligando diretamente pelas :
  - . A2 – Como Grande Distribuidora Rodoviária da Península de Setúbal; ligando - via A12 - à Ponte Vasco da Gama, e diretamente à ponte “25 de Abril”. Permitindo ainda descongestionar a A33.
  - Liga diretamente aos Alentejos: Litoral, Baixo (Beja) e Algarve ;
  - . A13 – Que por sua vez: liga à A1 para as Regiões Centro e Norte; e à A10 para Oeste
- Tem **Ferrovias** próximo, permitindo ligar a: Lisboa; Norte, Sines, Algarve, e a partir do 1º Semestre de 2024, a Espanha;
- . Em termos de **Coesão Territorial**, ajuda mais o Interior, com : a ligação ao “corredor azul” ferroviário (Sines-Espanha);
- . Tal como a A6 é mais atrativo para a região de Badajoz, concorrendo com o Aeroporto de Sevilha.

Demonstração de que não são necessárias mais Acessibilidades na OE VNO.

O contrário do CTA, que precisa de praticamente tudo (excepto a A13).



## **PT6 – ANÁLISE JURÍDICA**

### **Riscos decorrentes do Contrato de Concessão :**

O Concedente (Estado) por razões de Interesse Público, só pode acionar o resgate do Contrato de Concessão em 14.12.2037 (daqui a 15 anos) e só produz efeitos 4 a 5 anos depois (o que leva à possibilidade de saída da VINCI lá para 2042. Mesmo assim, implicando o pagamento de uma indemnização à VINCI.

No caso específico do Novo Aeroporto, caso o Estado não chegue a acordo com a ANA/VINCI, terá que acionar o processo de lhe retirar o direito de concessão, mas só terá efeitos decorridos 4 anos, e terá que indemnizar a Concessionária, com base nas receitas perdidas, e cujo valor a CTI não calculou ?

Que a Concessionária já terá estimado em 5 B€.

A CTI propõe a revisão do Contrato de Concessão, já tendo admitido em várias entrevistas que este contrato é assimétrico, favorecendo a concessionária face ao Estado.

Será que não deverá também ser contabilizado no

PT5 – Análises Económico-Financeira e Custo Benefício ?

### **No 4. Expropriações**

#### **4.1. RISCOS COMUNS A TODAS AS OE**

...”O risco mais alto é de MTJ”...?

Como pode ser, se MTJ é o único onde não há necessidade de expropriações ?

#### **4.2. RISCOS COMUNS A ALGUMAS OE**

l) CTA e STR fogos rurais ...e bem !

Porque erradamente o PT4 – Ambiente considera o MTJ com este tipo de problema ?

- . A BA6 não tem Expropriações a fazer ;
- . No CTA é necessário expropriar 479 ha ;
- . Em Vendas Novas é a totalidade.

**Realmente o Problema Capital :**

**O que vale mais:** **O Problema-capital para o CTA**

**Contrato de CONCESSÃO** (a 14 de Dezembro de 2012) do Estado Português com a VINCI

Estudos preliminares para Portela + 1

Contrato de Concessão ANA →

Não contempla obrigação de construção e financiamento do NAL

**Contrato de Concessão**  
(14.dez.2012)

(Mais precisamente, não define localização nem valor a investir pelo Concessionário)

- Tem por objeto a gestão dos aeroportos nacionais
- Contempla expansão das infraestruturas existentes
- Expansão do aeroporto de Lisboa **a negociar**
- Prazos máximos colocam decisão final em 2023

## 7. Conclusões finais do PT6 (Jurídico)

1º) Para o caso de auxílios de Estado. Mesmo assim terá que se notificar a UE, sendo pouco provável que esta venha a autorizar;

2º) Dentro do raio de 75 km, e até ao Termo da Opção, o direito de exclusivo territorial da Concessionária, tal como delineado no Contrato de Concessão, determina que apenas se equacione o desenvolvimento das infraestruturas enquadradas no seu objeto, e por essa via, atribuídas à Concessionária (ANA/VINCI), sob pena, de o Concedente (Estado) ficar obrigado a repor o equilíbrio financeiro do Contrato de Concessão. Reequilíbrio este que vai depender muito da vontade do Concessionário;

Ou, caso (O Estado) venha a resolvê-lo (anulá-lo) ao pagamento de uma compensação à que seria devida em caso de incumprimento do Contrato pelo Concedente.

Isto aponta para, caso o Estado queira anular o Contrato de Concessão (que terminaria a 2062) num valor na ordem estimada de 5 B€.

O incumprimento do concedente (Estado) se não for sanado nos termos do contrato, “parece conferir à Concessionária (ANA/VINCI) o direito de resolver o Contrato de Concessão”, devendo esta ser indemnizada nos valores acordados em Comissão Internacional Paritária, que pode chegar até ao valor dos lucros perdidos até ao final da Concessão (2062).

Não se compreende como este PT6 – Jurídico, refere que “é mais fácil obter apoios comunitários para um “greenfield”, e mais difícil para um “Aeroporto complementar” (aproveitando uma BA) quando a Troika “recomendou” mesmo o Aproveitamento de uma das 7 Bases Aéreas do Continente, recomendando perto de Lisboa, à imagem de exemplos no Centro e Norte da EUROPA, de que se destaca o novo Aeroporto de Berlin, que aproveitou um Aeroporto existente ? E a UE - posteriormente - reiterou ?

Para a VINCI poder aceitar fazer um “Green Field” (CT ou VN)

Perpectiva-se algumas (ou todas) estas condições :

- Indemnização de até 5 Bi €, no caso de resgate da Concessão ;
- Prorrogar o Prazo de Concessão e/ou a Lusoponte ;
- Ser-lhe adjudicada a construção do “Green Field”;
- Reequilíbrio Financeiro da Concessão,...

Que equivalem a muitos custos adicionais (que se estimam até 5 Bi €)

Estes custos não deveriam serem também incluídos no PT5 – Análise Económico-Finaceira e Análise Custo Benefício ?

## A “recuperada Santarém”

O estranho “volte-face” da CTI, em relação à sua – surpreendente - mudança de posição, primeiro reprovando-a, mas agora admitindo a sua reintegração (?) é demonstração de quão frágil é este Relatório Preliminar da CTI, conforme é demonstrado nesta participação na Consulta Pública.

1) Por alguma razão, nos diversos Estudos para o NAL (desde 1969) “Santarém” nunca foi considerada hipótese !

Apesar de Vendas Novas também ter sido colocada pela 1ª vez, esta localização, apresenta claras vantagens, conforme é aqui demonstrado

2) Afirmações do Promotor do Aeroporto em “Santarém” - Magellan 500 :

a) **“78% da População está na margem norte do Tejo”**

“Esquece-se” de descontar o Norte com o Aeroporto Sá Carneiro (Porto)...e que a esmagadora maioria está na Área Metropolitana de Lisboa.

Muito mais perto fica a BA6, dentro da Área Metropolitana de Lisboa.

Para servir quem ? A Área Metropolitana de Lisboa tem **45** vezes a população da região onde pretendem o Aeroporto, a que há que acrescentar mais do triplo de Turistas que todos os anos vêm – essencialmente - à Área Metropolitana de Lisboa, a Região mais Populosa de Portugal.

b) **“Não tem problemas ambientais”**

Junto a uma Reserva Natural da Biosfera, o Paul do Boquilobo) ?

c) **“Não se espera que perturbe os locais”**

Com povoações próximas, os aviões não fazem ruído ? Com o efeito “mancha de óleo” induzido por vias de comunicação, espera “Santarém” vir a ter uma redoma protetora ?

**Em Santarém** (Reserva da Biosfera/ZPE, Paul do Boquilobo) e ventos laterais predominantes.



d) Com ventos laterais predominantes, e incompatibilidade aérea com a BA5 de Monte Real

**e) “Sem custos para o Estado”**

Vão pagar também as Acessibilidades e Expropriações ? Será à custa de Apoios Comunitários e do Orçamento de Estado, dos nossos Impostos, e pouco a pagar pelos utentes, que se prevê virem a serem poucos, por causa da previsível falta de competitividade, dada a sua distância a Lisboa (95 km) ser muito maior que a média dos Aeroportos Internacionais ser 22km/25min ? E apesar da Área Metropolitana de Lisboa ser a Região mais Populosa de Portugal ?

**f) “Santarém” a 75 km de Lisboa”**

Mas que é a mais 20 km a norte, precisamente a **95** km de Lisboa. Ainda pior que OTA, CTA, BA6. Seria o Aeroporto Internacional do Mundo a estar bem mais distante das cidades que servem. A média Mundial de Aeroportos a ligarem a cidades é 22km/25min, é já inferior à própria BA6 em relação a Lisboa (26m/30min). E o exemplo do novo Aeroporto de Berlin (aproveitando um já existente) a 20km do Centro de Berlin;

E mesmo que fosse possível – que não é - teria de ser o Estado (Nós) a termos que pagar essas eventuais obras.

**g) “Santarém” a 29 minutos”**

Como, se a AVF nem vai passar perto ? O que implica a necessidade de um “shuttle ferroviário” (a pagar pelos utentes e maioritariamente pelo Estado Português (Nós).

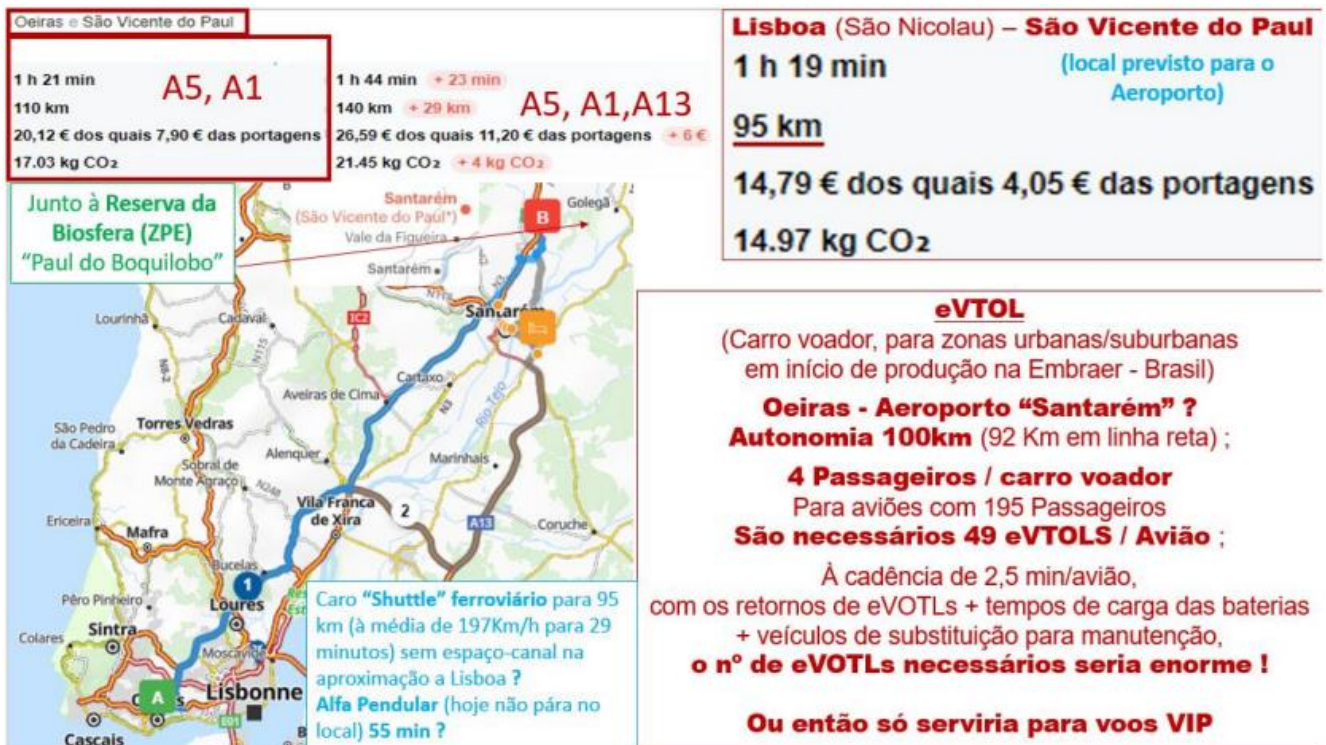
E ainda por cima não existe espaço-canal na aproximação a Lisboa

Um dos factores, dos cerca de 50, que eliminaram a opção OTA, foi exactamente esta problemática. A A1 e a ferrovia que ligam Santarém a Lisboa, já estão congestionadas. E não existe mais espaço-canal para entrar em Lisboa.

**h) “Vamos construir um Vertiporto no Aeroporto para movimentar Passageiros por “eVTOLS” (veículos voadores) entre o Aeroporto e Oeiras”**

O eVTOL encontra-se ainda em fase de exploração embrionária. Pretende-se que sirvam zonas urbanas/suburbanas. Tem autonomia de até 100 km, transporta 4 Passageiros. Para aviões com 195 Pax e cadência de 2,5 minutos, são necessários 49 eVTOLS (a operar) por Avião. Com os retornos dos eVTOLS + tempos de carregamento das baterias + veículos de substituição para manutenção, o número de eVTOLS necessários seria enorme...ou só serviria para passageiros VIPs. Mais fácil seria (e tem espaço) na BA6.





Em contrapartida, a BA6 é a única em plena AML, já a operar desde 1953, tem a PVG (que pode facilmente ser alargada para mais uma faixa por via; a A33/IC32; a P25A (ou PAOS). E o excelente "cartão de visita" de mais as travessias fluviais, com ligação aos Terminais do Parque das Nações e Cais do Sodré.

Que permitem ligar na perfeição as 2 margem da A.M.Lisboa, onde está e para onde vai o mercado.

### Indemnização adicional à ANA/VINCI

Se a opção da localização do Novo Aeroporto de Lisboa vier a ser "Santarém", por ser a mais de 75 km ("Santarém" fica a 95km de Lisboa) como vão indemnizar a Concessionária, que ainda por cima é acionista de referência da Lusoponte ?

Os utentes, mas sobretudo os contribuintes Portugueses que não conseguem "fugir aos Impostos" ?

Ou será só um Aeroporto Regional. Por isto o projeto especifica só 24 Movimentos/Hora ?

**Ob.:** A distância aérea recomendada entre Aeroportos Internacionais é 600 km.

Com o AVF seria mais.

Porto-"Santarém" 208 km; Porto-Lisboa 276 km; "Santarém"-Faro 261 km; Faro-Lisboa 215 km.

A cerca de 1/3 do recomendado.

Sendo muito pouco provável a desativação do AHD, e o AHD + BA6 poderem considerar-se um Aeroporto Híbrido (entre Único e DUAL) com 2 pistas praticamente paralelas, distanciadas entre si de 11 km, ligadas pela PVG e a ligação Fluvial, e usando o mesmo Sistema de Controle de Tráfego Aéreo.

## **ENQUADRAMENTO FINAL e PROPOSTA :**

Não se compreende :

. Quando em 2011, a Troika (na sequência de mais uma “Bancarrota” de Portugal) referiu que Portugal deveria aproveitar uma das Bases Aéreas Militares (Portugal tem 7 no Continente) para Aeroporto (como se faz no centro/norte da Europa) de que é exemplo o novo Aeroporto de Berlin, aproveitando um Aeroporto.

Posteriormente, a UE reiterou que não financiaria um “Greenfield” (Aeroporto de raiz).

Era agora, com as piores condições em que vive a Europa (induzidas pelas: Pandemia; Guerra na Ucrânia, restante Instabilidade Geopolítica Mundial)

Que, como refere o PT6 - Jurídico: “é mais fácil obter apoios comunitários para um “greenfield”, e mais difícil para um Aeroporto complementar” (aproveitando uma BA)...em que - ainda por cima - este é contratualmente assumido pelo Concessionário, sem custar ao Erário Público ?

Como se compreende (?) que um País com uma das maiores dívidas do Mundo, com Graves Problemas em setores fundamentais, como p.ex.: Saúde, Educação, Habitação, etc,

### **ainda queiram fazer um Aeroporto de raiz ?**

Quando tem uma solução “custo zero” para o Erário Público, que desde os 1º Estudos em Portugal – Sacadura Cabral. E mesmo 1ª em 1994. Após da outra localização também eliminada (?) – Rio Frio.

Prefere Portugal, ficar ainda mais endividado, e pagar uma grande Indemnização ao Concessionário dos Aeroportos Portugueses, só para satisfazer o capricho de ter o “maior Aeroporto da Europa” ?

Vamos construir um Aeroporto de Raiz (no CTA), onde existem **falhas** :

- . No financiamento;
- . No prazo de construção;
- . Na capacidade de atrair as companhias aéreas (p.ex. a Ryanair, companhia que transporta mais passageiros na Europa, garante que “não vai para lá”;
- . Operadores Turísticos e peritos em aviação civil, chumbam a ideia de Portugal lançar um grande aeroporto de raiz ?

Terá Portugal, com uma das maiores dívidas mundiais, a Europa cada vez mais frágil, na sequência da Pandemia, Guerra na Ucrânia e outros eventos Geopolíticos mundiais, que fazem tremer as Economias Mundiais, tendo como consequência o aumento brutal da Inflação e Taxas de Juro (em que em 2024 se prevê, só no “serviço da dívida, 7,2 B€), condições para arcar com uma panóplia de mega-projetos (para a dimensão de Portugal) nomeadamente : 8 B€ na AVF Lisboa-Vigo (4 B€ Lisboa – Porto) Mais 2,5 B€ para uma ponte ferroviária ligando a margem Sul a Lisboa ? em 3 PPPs – esqueceram-se de que ainda estamos (para além dos utentes) a pagar as famigeradas PPPs rodoviárias ? Enquanto isso, não resolvemos os graves problemas em áreas base fundamentais, como p.ex.: Saúde, Educação, Habitação, Desenvolvimento da Economia (que não passa só pelas Acessibilidades e Mobilidade) ?



**Em 2008** – Portugal já tinha 127,6 B€ de Dívida. O Projeto do CTA já tinha Problemas : ambientais, de custos e prazo de construção, e por isso teve que ser suspenso;

**Em 2010** - A Dívida de Portugal já era 201,5 B€ (crescendo + 58%, em só 2 anos);

**Em 2011** – Portugal entra mesmo em “Default” (Bancarrota). A Troika, refere : Aeroporto de Raíz “Greenfield” não ! Aproveitem uma das 7 Bases Aéreas que têm no Continente;

**Em 2020** - Portugal já tinha a 10ª maior Dívida Pública em % do PIB respetivo, de 135,2 %, quando a UE determina o máximo de 60%;

**Em 2022** – A Dívida de Portugal já era 274 B€ (mais do dobro);

Com a fragilidade Económica na Europa (incluindo Portugal) induzida pelas: Pandemia, Guerras na Ucrânia, e outros conflitos geopolíticos mundiais, que estão na origem da Inflação e conseqüente aumento das taxas de juro, a que há que acrescentar a continuação do alargamento da União Europeia, com uma Dívida sempre a crescer, ainda queremos apostar em Megalomanias ?

Quando temos uma solução a pagar só pelos Utilizadores, através do Concessionário, sem afetar o Erário Público, na BA6.

Mesmo assim, preferimos continuar a “galopar alegremente para o abismo” (mais uma bancarrota) e sem resolver os problemas de fundo de Portugal ?

**Assim, propomos à Comissão Técnica Independente para o Aeroporto, face aos erros (na nossa opinião, conforme descrito ao longo desta nossa Participação nesta Consulta Pública) que este Relatório Preliminar da CTI, seja corrigido.**



Com os nossos melhores Cumprimentos

Os membros do

Movimento “Queremos o Aeroporto Sacadura Cabral (Lisboa Sul) na BA6”

Caldeira Lucas ; João Gonçalves ; Luciano Fernandes ;

Luiz Baptista ; Paulo do Carmo ; Pedro Nunes

24 de Janeiro de 2024



## 1- Enquadramento do Parecer

O Parecer da Plataforma Cívica é inseparável do conteúdo concreto do Relatório Ambiental, preliminar, mas não dispensa a apreciação e referenciação do quadro e do processo do qual o mesmo relatório depende.

O presente Relatório Ambiental, preliminar, decorre da **Resolução do Conselho de Ministros 89/2022**, de 14 de outubro que, segundo o sumário, **“PROMOVE A ANÁLISE ESTRATÉGICA E MULTIDISCIPLINAR DO AUMENTO DA CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA DA REGIÃO DE LISBOA”**.

A RCM 89/2022 visou, também, a constituição de uma Comissão Técnica Independente, CTI e de uma Comissão de Acompanhamento, CA.

Desde a primeira hora que a RCM criou, na opinião da Plataforma Cívica, um condicionalismo/constrangimento de natureza “obrigatória”, condicionalismo esse decorrente de um acordo de cariz político partidário.

É consabido que a RCM resulta de um acordo político entre o governo, ainda em funções, e o PSD.

Toda e qualquer apreciação objectiva que se pretenda fazer não pode escamotear esta realidade.

Em si mesmo esse aspecto poderia não ser influenciador. Sucede, contudo, que não é assim.

Na RCM o governo impôs a apreciação de cinco (5) soluções para se atingir o que o sumário indicava.

Nessas cinco soluções foram impostas localizações e “arranjos” que nunca, até hoje, tinham sido considerados, nomeadamente as soluções que incluem Santarém nas diferentes modalidades.

Como também se sabe, o governo deixou entendido que, no âmbito da sua autonomia técnica, a CTI poderia indicar outras localizações.

Contudo, a CTI não poderia rejeitar nenhuma das cinco iniciais. E isso é, como é óbvio, uma condicionante de monta.

Mais tarde, por iniciativa da CTI, mas sem que se conheçam os seus promotores ou sequer qualquer projecto minimamente consultável, foi incluída a localização de Vendas Novas.

De um modo simples, mas não simplista, o governo não respeitou na RCM o objecto da chamada AAE, Avaliação Ambiental Estratégica, já que considerou localizações que não se enquadram na Região de Lisboa.

É o caso de Santarém. Já quanto a Vendas Novas salientamos que esta última hipótese nunca tinha sido falada e muito menos estudada anteriormente.

Independentemente dos seus eventuais méritos do ponto de vista geográfico e supostamente ambiental, a inclusão de Vendas Novas introduz um elemento novo e não despidendo: Ninguém em boa verdade conhece estudos prévios ou sequer um projecto mínimo. Daí resultará, sempre, um desequilíbrio face a outras opções. Nomeadamente face à localização no Campo de Tiro da Força Aérea.



Quanto à Comissão de Acompanhamento, CA, a RCM identifica cerca de trinta entidades e organizações escamoteando desde logo e face a uma das soluções, as Câmaras Municipais do Barreiro, da Moita e do Seixal.

Mas, para além desse aspecto, a CA não integrava qualquer representação das organizações ou Plataformas de cidadãos.

Na altura, a Plataforma Cívica sinalizou junto do governo e da CA essa discriminação negativa, considerando errado que não estivessem representados os interesses, direitos e opiniões da **Cidadania**.

Fruto do seu trabalho persistente e do empenho com que sempre colocou na sua acção, a Plataforma Cívica acabou por ter uma participação com voz própria logo a partir de janeiro de 2023. É certo que, pensamos nós, de uma forma mitigada, mas que se revelou importante para o desfecho que levou ao último relatório, o Relatório Ambiental, preliminar.

Ao longo do tempo a Plataforma Cívica apresentou, como sempre fez, à CTI um vasto conjunto de opiniões e propostas escritas e devidamente fundamentadas. Todas elas, para além das contribuições orais, podem ser auditadas, contraditadas e rebatidas caso necessário.

É, pois, com estas breves notas que deve ser visto e entendido o Parecer que estamos a apresentar.

## **2- A posição genérica da Plataforma Cívica.**

Sem prejuízo de discordâncias e opiniões menos positivas em determinados aspectos das opções tomadas pela CTI, a Plataforma Cívica tem uma visão que considera “globalmente positivo” o Relatório Ambiental preliminar.

Essa visão não se deve apenas à verificação de que, em razão dos FCD’s, Factores Críticos para a Decisão a solução melhor considerada é a da construção do Novo Aeroporto de Lisboa nos terrenos, públicos, do Campo de Tiro da Força Aérea, vulgarmente conhecido como Campo de Tiro de Alcochete.

A visão que se aponta resulta, também, de todo o processo que decorreu até hoje. Processo esse caracterizado pela insistência nas mentiras quanto às supostas desvantagens do NAL no CTA: as narrativas dos custos, do tempo de construção, dos riscos ambientais, a “contaminação” do aquífero, como se o aquífero abrangesse apenas o CTA e, pasme-se, da suposta e insuperável, em tempo útil, contaminação e desminagem do CTA.

Ao invés, foram promovidos, essencialmente pela concessionária ANA/VINCI, os argumentos do baixo custo, da rapidez e eficácia da solução “Portela+Montijo”.

A par disso quis-se fazer crer que soluções como Santarém, e até Vendas Novas, não implicavam custos para os contribuintes. O “papão velho e relho” que até chegou a comparar (JL Arnaut, presidente da ANA Aeroportos) o NAL no CTA como idêntico à construção de quinze (15) Hospitais serviu como intoxicação da opinião pública.

Ora o que o Relatório Ambiental preliminar consagra, bem como os esclarecimentos adicionais, é uma visão que deita por terra, no essencial, este argumentário.



O NAL no CTA não obriga a custos para os contribuintes e, numa fase transitória, o tempo para entrar em funcionamento uma primeira pista não vai além de três anos. Três anos que até podem ser reduzidos se esse for um desígnio nacional.

A opção **OE3**, conjugada com a Opção **OE6**, do Relatório preliminar, ressaltam pelos seus méritos próprios. Méritos já demonstrados em 2008/2009 no caso do CTA. Acaso se tivesse seguido o caminho da Resolução do Conselho de Ministros 85/2008 e a construção do NAL em Alcochete e hoje já dispúnhamos de um aeroporto para as próximas décadas.

Não foi esse o caminho e Portugal ficou a perder.

**Sem prejuízo do atrás dito, a Plataforma Cívica considera que deveriam, nesta etapa final, ser liminarmente rejeitadas soluções como o Aeroporto complementar do Montijo e a (não) solução Aeroporto do Montijo “stand alone”. Mesmo quanto a Santarém e Vendas Novas, a Plataforma Cívica tem uma posição contrária à sua manutenção nos documentos que vierem a resultar da auscultação pública, para o caso o Relatório Final.**

- Como ponto de partida a Plataforma Cívica, representando 208 apoiantes entre associações e cidadãos individuais, pronuncia-se contra soluções definitivas de natureza dual, aceitando boa parte da análise efectuada pela CTI sobre essas hipóteses. Todas elas eternizam a manutenção em pleno funcionamento do aeroporto Humberto Delgado.
- Todas elas não cumprem requisitos e obrigações de diminuição ou, pelo menos, de contenção de impactes ambientais insustentáveis já que esses impactes são cumulativos.
- Praticamente nenhuma delas está em condições de respeitar a Directiva Europeia do Ruído não podendo ter um funcionamento 24 sobre 24 horas, diminuindo assim a capacidade de operação de um aeroporto. Seriam menos competitivas à escala europeia. A simples possibilidade de admitir o funcionamento do AHD, ao longo do período de concessão, com um horário de 24 h é um pressuposto inadmissível.
- No caso da inclusão do Montijo como aeroporto complementar os motivos são óbvios:
  - i) não retira o aeroporto Humberto Delgado de dentro da cidade de Lisboa. Os riscos de segurança para as populações de Lisboa e Loures que habitam nas zonas afectadas pelos cones de aproximação e afastamento da Portela deviam ter tido maior atenção por parte da CTI;
  - ii) acrescenta riscos e prejuízos ambientais agravados;
  - iii) não constitui uma solução de futuro e, mais importante ainda, é um factor de agravamento da saúde das populações, seja pelo excesso de ruído, seja por riscos patrimoniais e humanos decorrentes de eventuais acidentes fruto da colisão das aeronaves com as aves;
  - iv) a sua inclusão constituiria um grave desrespeito, nomeadamente do ponto de vista da segurança aeronáutica, do estabelecido na legislação derivada da chamada “Directiva SEVESO” no caso do Barreiro e Lavradio;

Quanto às **OE4**, e **OE5** e sem prejuízo do afirmado atrás sobre soluções duais, a Plataforma Cívica pronuncia-se contra e considera que não será possível sustentar Santarém como solução “stand alone” sem que isso represente uma grave entorse ao enunciado pela NAV.



As pistas de um aeroporto não se orientam ou reorientam ao sabor de desejos e vontades pessoais ou de grupo. As condições de segurança, de meteorologia e de operação aérea, nomeadamente, prevalecem (mais à frente em anexo, mas fazendo parte do presente parecer, apresentamos um estudo/contributo assinado por dois reputados e experientes membros da Plataforma em questões aeronáuticas).

"Santarém, só em termos de espaço aéreo, mesmo sem saber qual a orientação das pistas, tem impactos desde logo na zona de controlo e área de controlo de Monte Real, na área para exercícios aéreos e paraquedismo no Arripiado, na área de fogo de artilharia em Santa Margarida, na área de Tancos; na área de Ponte de Sor, na área de controlo de Sintra e principalmente nos procedimentos de chegada/partida/point merge para Lisboa.

Além disso, a orientação das pistas pode defrontar-se com o obstáculo da serra dos candeeiros, com uma reserva natural próxima ou com eventuais finais sobre áreas residenciais como Santarém, Cartaxo, Torres Novas e Entroncamento."

"Qualquer outra orientação das pistas teria condicionantes mais graves.

Orientarem as pistas a Norte para o vento predominante têm um obstáculo de 680mts na Serra d'Aire e Candeeiros, sendo mesmo esta orientação a que tem um obstáculo mais pernicioso.

Se optarem por uma orientação para Nordeste 05/24 têm também ventos cruzados e a Leste o campo militar de Santa Margarida e o Perímetro de Tancos.

É até duvidoso que tivessem possibilidade de expansão." (opinião de um experiente controlador de tráfego aéreo ouvido pela Plataforma).

Quanto às OE7 e OE8 do pouquíssimo que se conhece não permite fazer uma análise mais detalhada. É até questionável que essas soluções estejam em plano de igualdade com outras que dispõem de muito mais informação e detalhe. Aliás e com exceção da OE3, na qual os estudos e detalhes estão muito mais avançados, todas as outras carecem de Avaliações de Impacte Ambiental que não podem ser contornadas.

Mesmo a solução OE1 e OE2 careceriam, sempre, de procedimento de EIA. A tese de que o Montijo tem EIA e DUA e que, por isso, seria mais rápido não cola.

O que existe, e mal na avaliação da Plataforma Cívica, é um EIA e uma DUA para o aeroporto complementar do Montijo. Como solução dual e futura não existe nenhum estudo conjunto para essa solução. Repete-se, a DUA, Declaração Única Ambiental, só se refere ao Montijo. Já o Montijo "stand alone" jamais teria condições para ter DUA favorável, mesmo que condicionada. Se a DUA do Montijo já inclui mais de centena e meia de medidas de mitigação e compensação não será difícil imaginar o que seria com o Montijo/BA6 como aeroporto principal, já para não falar que se jamais seria cumprido o desígnio de HUB Intercontinental.

Ainda que não determinante para a análise, era suficiente observar o azedume e acrimónia revelados pela ANA/VINCI nas palavras do seu presidente logo após o conhecimento público do Relatório Ambiental, preliminar.





É revelador, a juntar a recentes notícias vindas a público, de que a ANA/VINCI não quer, mesmo, construir o Novo Aeroporto de Lisboa e que pretende eternizar o sacrifício sobre as populações, particularmente de Lisboa e Loures a que se juntariam os mais de 40 000 habitantes das zonas do Seixal, Barreiro, Moita, Montijo e Alcochete.

A ANA/VINCI persegue a maximização dos lucros e não os interesses de Portugal e dos portugueses.

### 3- As Pessoas Primeiro.

Desde a sua constituição, em julho de 2018, que a Plataforma Cívica se afirmou, inequivocamente, contra a solução de um aeroporto complementar no Montijo.

Rompeu-se o círculo do “Montijo sim ou não”.

Hoje, passados quase seis anos, confirma-se a justeza e clarividência de que a solução nunca passaria por um “enxerto” que mantinha tudo na mesma, senão mesmo a agravava.

O lema do Manifesto constitutivo da Plataforma dizia, diz: **“As Pessoas Primeiro”**.

Essa foi, e continua a ser, a linha que nos mantém, coerentemente, na visão de que o Novo Aeroporto tem de respeitar a saúde, o bem-estar das pessoas e animais e o equilíbrio entre o desenvolvimento sustentado e a qualidade de vida dos cidadãos.

Um aeroporto pode ser “bom” para os interesses privados do turismo e ser mau para as Pessoas. Desenvolvimento sustentado e respeito pelos cidadãos, a sua saúde e direito ao sossego e ao usufruto na natureza, não são contraditórios nem oponíveis. Já um aeroporto como o que alguns projectam para o Montijo é incompatível com o progresso, a defesa do ambiente e da biodiversidade e os direitos dos cidadãos.

Pretender resumir a situação e a decisão ao mero valor económico do lucro é completamente redutor e apenas satisfaz os desígnios da multinacional que “comprou” a Ana Aeroportos e dos interesses particulares, por muito legítimas que possam ser, das organizações empresariais do turismo.

O Relatório Ambiental não aborda, de modo sistemático, o custo dos prejuízos para a saúde de centenas de milhares de cidadãos. Sendo certo, técnica e cientificamente, que não existem aeroportos sem “custos” ambientais o que importa é decidir sobre os factores que menos prejuízos provocam, directa e indirectamente.

Existem, já hoje, muito conhecimento e análise sobre os custos na saúde humana induzidos e provocados pelas doenças adquiridas pelas populações que vivem perto dos aeroportos. O aumento, inevitável, de doenças do foro respiratório, psicológico, oncológico e cognitivo (mais elevadas nas zonas próximas dos aeroportos) irá traduzir-se no aumento das doenças crónicas que, para além dos custos próprios de quem as sofre e suas famílias, irá provocar um agravamento, diferido, dos custos a serem suportados pelo SNS, incluindo os custos com os medicamentos inerentes.

Tudo isto pode e deve ser acautelado e minimizado. A opção Portela+Montijo é, também, desse ponto de vista a opção a ser liminarmente rejeitada. A opção, faseada e progressiva do NAL no CTA é demonstrativo do afirmado. A razão será, sempre e desde que se tomem medidas de contenção e de ordenamento do território, de quatrocentas mil pessoas contra não mais do que poucos milhares.



As vidas humanas não têm preço e dificilmente se podem mitigar. Contudo hoje a ciência e o conhecimento dispõem de meios e mecanismos para aliviar os malefícios daí resultantes.

Está por esclarecer quais seriam os custos para a saúde e o ambiente que resultariam da prevalência de uma solução que mantenha, sem fim à vista, o aeroporto Humberto Delgado acompanhado de qualquer outro complementar.

A Plataforma Cívica considera necessário que fique claro que uma coisa é uma solução transitória e outra, bem diferente, é transformar essa solução em solução “eternizada”.

Nesse sentido a Plataforma Cívica defende a clarificação, no mínimo legislativa, de que **a OE3 (CTAlcochete que substitua integralmente o AHD)** é o caminho futuro e que **a OE6 (AHD principal + CTAlcochete complementar)** constitui a etapa de transição na óptica do faseamento da construção do NAL.

Convém reforçar o que, há cinquenta e quatro anos estava identificado como adequado e necessário: **a retirada do aeroporto da Portela do interior da cidade de Lisboa.**

É com este enquadramento que a Plataforma Cívica defende que o Relatório Final deve evidenciar esses aspectos.

#### **4- A importância estratégica e a necessidade do NAL.**

O Relatório Ambiental, preliminar, coloca, com suficiente evidência, que é necessário e é estratégico construir um Novo Aeroporto.

Não fazem sentido, por negacionistas e absurdas, as tentativas de fazer crer que Lisboa e Portugal não precisam de um novo, moderno e duradouro Aeroporto Internacional. Persistir nisso é insistir numa política de subordinação e de transferência dos interesses estratégicos e de soberania de Portugal para as mãos dos interesses privados da concessionária e dos interesses de outros concorrentes do AHD.

Portugal, e particularmente Lisboa, precisam de alavancar e potenciar as suas vantagens comparativas no quadro europeu e transnacional. Tal só faz sentido na perspectiva da defesa, promoção e desenvolvimento do HUB Intercontinental de Lisboa.

Aqui aplica-se a metáfora popular “cresce e aparece”. Portugal e Lisboa não crescem se ficarem parados e subordinados aos interesses de uma qualquer concessionária aeroportuária.

O “**Aeroporto que o País Precisa**” não se compagina, como os resultados da privatização da ANA Aeroportos que hoje são evidentes, com a falta de investimento e a mera operação de maximização dos lucros dos accionistas.

A Plataforma Cívica entende que é preciso trilhar e vincar um caminho de potenciação das vantagens, “know how” e experiência que a ANA, empresa pública, constituiu.

Mesmo as previsões mais pessimistas, que os arautos da desgraça sempre gostam de propagandear, não indiciam uma diminuição do transporte aéreo. Tão pouco os defensores do “decréscimento” têm razão se acreditarmos que a ciência e a tecnologia serão capazes de encontrar as soluções mais amigas do ambiente, aliadas ao combate às alterações climáticas.





Fazer dieta não significa deixar de comer, mas sim passar a comer melhor e de modo mais sustentado. O “Aeroporto que o País Precisa” é o melhor contributo para o desenvolvimento sustentado e equilibrado de Portugal.

### 5- A “grilheta” do Contrato de Concessão.

A situação que hoje Portugal vive, no domínio aeroportuário, decorre e é fortemente condicionado pela privatização da ANA Aeroportos S.A. e agravado pelo Contrato de Concessão assinado em 14 de dezembro de 2012.

A privatização da ANA e o Contrato de Concessão deixaram nas mãos da multinacional VINCI um poder desmesurado. Poder que se tornou mais acentuado pelo facto de, até hoje, o poder político não ter exercido, no mínimo, uma acção mais firme e consentânea com os interesses do país. O poder político, escudado atrás de justificações pouco consistentes e com contornos de vitimização, nunca esboçou uma posição e atitude firmes com vista à renegociação, pelo menos, dos aspectos mais gravosos do CC.

A mais recente Resolução do Conselho de Ministros (**RCM 201/2023, de 28.12.2023**) acaba, expressamente, por reconhecer que: “Desde o início da concessão, a concessionária mais do que duplicou o volume de negócio e quase quadruplicou o EBITDA. No entanto, o volume acumulado de investimentos, ao invés de acompanhar a evolução da procura e da rentabilidade da concessão, está 18,9 % abaixo do previsto pela VINCI na privatização.

Perante isto que consequências tira o poder político? Pouco ou mesmo nada se conhece.

De onde provém o “poder” da multinacional que controla (é dona) da concessionária ANA Aeroportos?

Em 2012, altura da privatização, a VINCI Concessions SAS, tinha o controle de apenas doze (12) aeroportos e aeródromos. Três em França e nove no Camboja.

Nesse conjunto de infraestruturas, a VINCI contava com pouco mais de oito milhões e quinhentos mil passageiros. Em 2012, por opção do governo da altura, a VINCI adquiriu a gestão e exploração de onze aeroportos e, mais tarde, os aeroportos da Madeira e Porto Santo. A totalidade dos aeroportos País.

Foi, para a VINCI francesa, uma espécie de “grito do Ipiranga”. De uma penada ficaram logo com quatro vezes mais passageiros, um HUB internacional (Lisboa) e uma das empresas mais credenciadas e com maior “know how” em termos de gestão e planeamento aeroportuário da Europa e, uma referência no mundo.

Bastaria ler o Relatório Final da Comissão Especial de Acompanhamento da Privatização (2014) para que se levantassem os alertas e interrogações desta operação. Operação que, até hoje, se constitui a única a não ser auditada. Porquê?

Desde lá, os lucros líquidos da ANA aumentaram de forma consistente e continuada enquanto que os níveis de investimento baixaram a níveis nunca comparados com os efectuados pela ANA Aeroportos enquanto empresa pública.

É, pois, legítima a suspeição de poder ter havido favorecimento desta multinacional.

Hoje, a VINCI, controla perto de oitenta (80) aeroportos em todo o mundo à custa e a partir da “prenda” no sapatinho que resultou da sua privatização em 2012.



Acresce a isso o novo quadro regulatório da gestão e exploração aeroportuária datado de novembro de 2012 (Dec. lei 254/2012 de 28 de novembro). Some-se a isso o novo regime de taxas aeroportuárias e, facilmente se chega à conclusão de que nasceu uma nova “galinha dos ovos de ouro”.

Estas são as razões que determinam a necessidade de uma intervenção pública sobre o regime de concessão e exploração aeroportuária.

Entretanto e porque alguns insistem em escudar-se na existência de um **Memorando de Entendimento** (2017) e num **Acordo** com vista ao financiamento das obras na Portela e no Montijo (2019) importa dizer que tais “instrumentos” não têm valor contratual. Memorando e Acordo não passam disso mesmo. Instrumentos que apenas evidenciam vontade das partes: Concedente e Concessionária.

A gestão e exploração dos aeroportos nacionais, neste caso a totalidade, constitui um elemento importante da soberania nacional que não pode subsistir, eternamente, sob o controle de uma empresa privada estrangeira.

**Aumentar, até que possa ser possível o retorno, o controlo público da gestão e exploração aeroportuárias é condição para devolver ao país e ao povo português os seus direitos de soberania alienados em 2012.**

**Sem isso, a questão do Novo aeroporto continuará a ser alvo, apenas, dos interesses da VINCI.**

**Ainda que não tenha atingido o contido no requerimento da Assembleia da República, em 10 de outubro de 2018 (auditoria, também, ao Contrato de Concessão), o recente Relatório do Tribunal de Contas, 16/2023, 2ª secção, torna inadiável confirma essa necessidade.**

### **6- Não voltar à casa de partida.**

Para a Plataforma Cívica está claro que uma coisa, muito importante sem dúvida, são as questões técnicas e outra são as opções e decisões políticas.

Contudo decisões políticas sem sustentação técnica são, de todo, de rejeitar.

É certo que o desencadeamento deste processo de AAE, que já conheceu imensas vicissitudes, se baseou num compromisso/consenso político partidário.

Não se corrige um erro com outro erro.

À luz da relativa incerteza que o futuro nos coloca a todos importa considerar que não cabe à AAE, e muito menos à CTI, determinar as soluções que o poder político futuro irá determinar.

Coisa bem diferente é a tomada de consciência de que o País continuará a perder com uma não decisão ou, como poderá suceder, persistir num caminho que, quando as opções técnicas não nos agradam então, cria-se mais uma comissão ou um estudo.

Os responsáveis políticos têm a obrigação de clarificar o que farão, terminado que seja o período de consulta pública e elaborado que seja o Relatório Ambiental definitivo, acerca da localização e construção do Novo Aeroporto de Lisboa.



Aqueles que, errada ou involuntariamente, insistem em referir que Portugal anda há mais de cinquenta anos a discutir a localização do aeroporto não têm, mais, legitimidade para adiar uma decisão que se impõe.

**Com estes, não exaustivos, argumentos, análise e considerações, a Plataforma Cívica pronuncia-se pela construção do Novo Aeroporto de Lisboa nos terrenos públicos do Campo de Tiro da Força Aérea como a solução que melhor e mais rapidamente corresponde às necessidades da Região de Lisboa e de Portugal.**

A solução “Campo de Tiro” não prevaleceu por ter “padrinhos e apadrinhamentos” privados. Prevaleceu pelos seus méritos e porque houve capacidade técnica e científica nas instituições portuguesas para, em pouco mais de seis meses, em 2008, apontar uma solução para o futuro.

## ANEXO 1

### Contribuição específica da Plataforma Cívica sobre os PT2, Relatório técnico e PT2 Anexo 9

#### **PT2 RELATÓRIO TÉCNICO**

#### **6.4 OE3 Campo de Tiro de Alcochete (CTA)**

##### **1. Texto introdutório, 2º Parágrafo**

É referida a necessidade de atualização do trabalho desenvolvido pela ANA/NAER e respetivos consultores. Julga-se conveniente detalhar em que pontos concretos se entende haver necessidade de atualização, pois, para quem conhece suficientemente o projeto da ANA/NAER, não parece que tais atualizações se reportem a aspetos substantivos, tais como os de ordem conceptual, dado ser patente que os aeroportos construídos nos últimos anos mantêm genericamente o conceito base, apenas diferindo em questões de detalhe.

Creemos ser importante salientar que o layout escolhido, para além de ter sido desenvolvido com a colaboração de reputados consultores internacionais (HOK/ARUP/BMM/Aviation Solutions) e ter sido exaustivamente debatido pelas equipas de projeto, foi ainda validado por várias simulações em tempo acelerado:

- Operação nas pistas e circulação no solo associada, utilizando o conhecido modelo SIMMOD PRO!
- Terminal (modelo principal Arena R, modelo Legion para testar o design espacial do terminal e modelo MassMotion, modelo proprietário da ARUP para simulação de tráfego pedestre)
- Mobilidade no Kerbside (modelo VISSIM)



A estas acrescem as várias simulações também conduzidas para avaliação da capacidade de pista, nas configurações de pista única e duas pistas (modelo proprietário da Aviation Solutions) e para o espaço aéreo com o apoio do Eurocontrol (modelo RAMS Plus).

Aceita-se, no entanto a necessidade de atualização noutras vertentes, como por exemplo as projeções de tráfego, incluindo necessariamente a composição do tráfego no Design Day que serviu de base, nomeadamente, ao dimensionamento do Plano Diretor – neste caso a revisão seria muito provavelmente em alta, como as estatísticas dos últimos anos demonstram, isto é, o risco de a infraestrutura ter sido sobredimensionada é mínimo. Já se discordaria da necessidade de uma profunda revisão do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), tendo em conta que nada de relevante se alterou no local desde que foi realizado o estudo anterior, o qual foi objeto de uma DIA favorável (entretanto caducada pelas razões que são conhecidas). Um procedimento abreviado para obtenção de uma nova DIA parece-nos, portanto, amplamente justificado.

Além do que vem de ser referido, impõe-se ainda uma clarificação relativamente à frase “...elementos de estudo disponíveis no Projeto Base (fig. 25), desenvolvido pelos consultores da NAER em 2008-2009”.

Sem de algum modo desmerecer do excelente trabalho desenvolvido pelos consultores, que pôde ser testemunhado por todos os envolvidos, é importante assinalar que o crédito não lhes pode ser inteiramente atribuído. Com efeito a NAER teve em funcionamento em permanência equipas de projeto, participadas por profissionais muito qualificados, tanto da NAER como da ANA que, não só realizaram parte significativa do trabalho complementar como mantiveram constante interação com os consultores e contribuíram com o seu *feed-back* ao longo do processo para a qualidade do resultado. Há, inclusive, vários estudos complementares que foram desenvolvidos com o apoio de outras entidades, não integradas no consórcio nuclear, tais como a Eurocontrol (espaço aéreo, etc.) e as firmas responsáveis pelo EIA, pelos estudos de acessibilidades ao aeroporto e pela assessoria financeira.

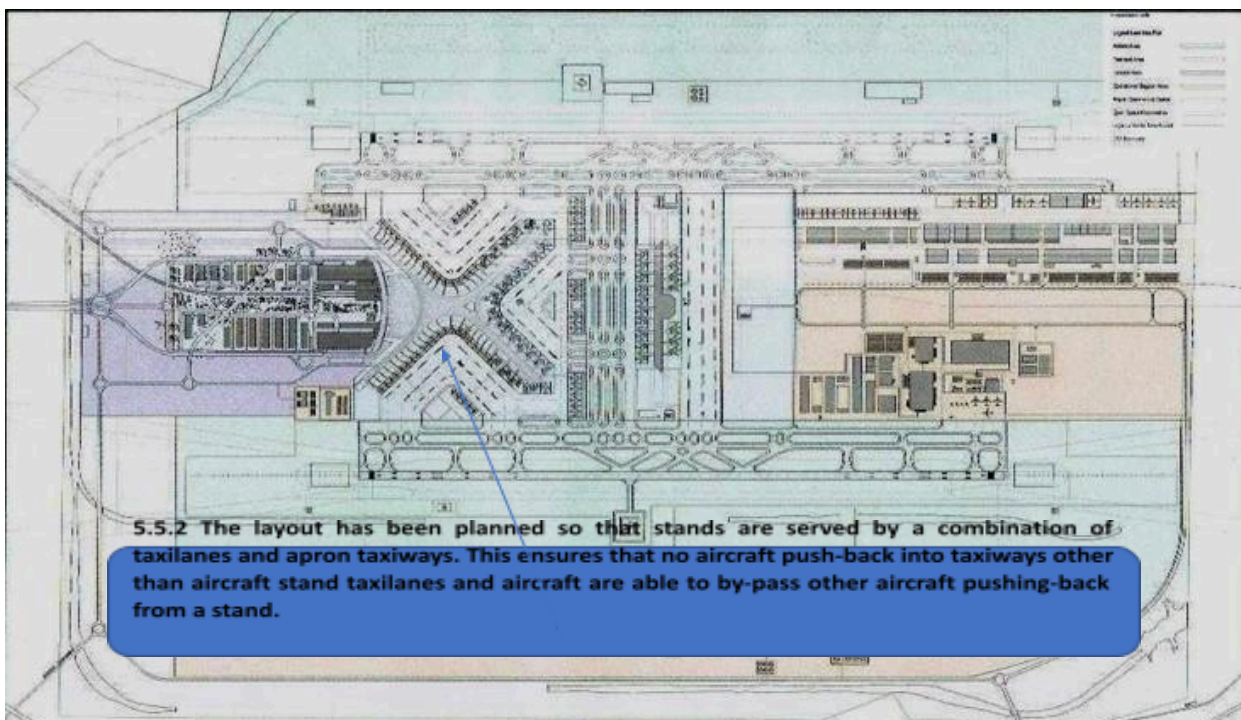
Em suma, parece-nos justo que o mérito destes contributos seja também reconhecido juntamente com o dos consultores principais.

#### **6.4.2 Desenho Aeroportuário – CTA Alternativo**

A par de outras, a preocupação de minimizar a necessidade de expropriações também esteve presente na equipa multidisciplinar que analisou as diferentes opções de localização. Foram analisadas diversas soluções e localizações alternativas dentro do perímetro do CTA e discutidos os seus prós e contras, tendo sido a que consta no Plano Diretor aquela que se considerou ser a mais capaz de acomodar cabalmente o conceito base: praticamente todas as edificações contidas no espaço entre as pistas, suficiente espaço para a circulação não constrangida das aeronaves no solo e capacidade para expansão futura.



A realização destes pressupostos conceptuais veio a requerer um afastamento de 2.180m entre as linhas centrais das duas pistas previstas para a 1ª Fase do Plano Diretor (ver figura abaixo).



A alternativa proposta no relatório da CTI, com apenas 1554m entre as linhas centrais das duas pistas iniciais, claramente não permite construir entre as pistas infraestruturas com dimensões equivalentes às previstas no Plano Diretor da ANA/NAER, nem na primeira fase nem nas fases de desenvolvimento futuro, havendo igualmente razões para duvidar que permita uma circulação eficiente nas áreas de estacionamento e entre estas e as pistas.

Não se trata de uma proposta inócua. Se fosse adotada teria como consequência abdicar liminarmente de todo o trabalho desenvolvido pela ANA/NAER e pelos seus consultores – Plano Diretor e todos os demais estudos complementares desenvolvidos, nomeadamente EIA (designadamente ruído), estudos de espaço aéreo e de circulação no solo, aspetos construtivos, hidrogeologia, acessos, estação ferroviária, para só nomear alguns. Considera-se não ser exagerado afirmar que será fazer voltar o NAL no CTA à “casa de partida”, com o consumo de tempo e de dinheiro que tal implicaria. Para além disso significaria que um projeto que poderia entrar em concurso público com pequenas atualizações passaria a ficar ao nível de opções com pouco ou nenhum desenvolvimento como Santarém ou Vendas Novas, isto é, seria injustamente nivelado





por baixo. Evitar uma expropriação de dimensão pouco significativa, que a ANA/NAER nunca considerou ser um problema, justificará descartar um projeto completo e ter de fazer tudo de novo? Cremos que não.

## **PT2 ANEXO 9 – ESPAÇO AÉREO, PROCEDIMENTOS E INFRAESTRURAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA**

### **4. ANÁLISE DAS OPÇÕES ESTRATÉGICAS**

#### **A. Na Generalidade**

Das diferentes OE em análise, julga-se que não haverá dúvidas que algumas das opções de localização estão insuficientemente documentadas (caso do Montijo no que se refere à OE1 e sobretudo à OE2), outras dispõem apenas de estudos limitados (Santarém, tanto OE4 como OE5) outras ainda com quase tudo por fazer (Vendas Novas, OE7 e OE8).

Em contraste, a localização no CTA está exaustivamente estudada e com abundante documentação disponível para a versão *stand-alone* (OE3) e razoavelmente estudada no que se refere a uma solução intermédia de funcionamento conjunto com o AHD (OE6).

Porém, quando se cruzam os textos relativos às diferentes OEs, esta vantagem do CTA sobre as demais opções está longe de ser visível. Por exemplo, o texto dos parágrafos 4.5.1.3 e 4.5.1.4 relativamente a Santarém (OE5) e também dos parágrafos 4.7.1.3 e 4.7.1.4 referente a Vendas Novas (OE7) é em tudo idêntico ao dos parágrafos 4.3.1.3 e 4.3.1.4 sobre o CTA (OE3).

Ora, tais parágrafos referem-se sobretudo a informação que a NAV considera em falta, o que, podendo ser verdade em relação a Santarém e Vendas Novas, claramente não o é no caso do CTA em que quase todos (se não mesmo todos) esses dados existem em documentação relativa ao projeto de 2009 em poder da ANA e que se presume disponível para consulta por parte da CTI e, conseqüentemente, da NAV.

Juntamos em anexo uma pequena listagem dessa documentação, a que nos referiremos caso a caso na análise mais detalhada a que procederemos de seguida.

### **OE3 – Campo de Tiro de Alcochete (CTA)**

#### **4.3.1.2 Espaço Aéreo**

Quanto ao primeiro e segundo pontos desta secção, parece-nos dispensável referir neste contexto as restrições do espaço aéreo da D10 e da D66, considerando que, mesmo antes do projeto se iniciar, já tinha sido dada por parte da FAP a anuência a que ali fosse construído o aeroporto, tendo havido ainda uma decisão do Governo no sentido de que deveria cessar a utilização militar das áreas correspondentes às D10 e D66 logo que se iniciasse a construção do aeroporto.



Relativamente ao terceiro ponto, sem de algum modo se discordar da possibilidade de conflito com as áreas militares em causa, entende-se dever referir que, nos estudos que desenvolveu sobre o espaço aéreo, o Eurocontrol apontou tentativamente algumas formas de contornar os problemas colocados ao tráfego aéreo pela presença desses espaços aéreos de penetração condicionada. Não obstante os estudos do Eurocontrol terem adotado um conceito mais tradicional no desenho dos procedimentos de partida e, sobretudo, de chegada e de a NAV privilegiar - como aliás é seu direito - procedimentos *point merge* para sequenciação das chegadas, julgamos mesmo assim valer, a pena revisitar os estudos do Eurocontrol, que, diga-se, tiveram a participação da NAV e da FAP. Os documentos em causa têm os números 9, 10 e 11 na listagem em anexo.

#### **4.3.1.3 Obstáculos**

Referimo-nos ao segundo ponto desta secção para fazer notar que existia um levantamento de obstáculos em volta da área prevista de construção, sobretudo no que respeita a edificações e construções, que se sabe ter servido de base a vários estudos, tais como os de espaço aéreo e de superfícies de desobstrução, mencionados nos números 6 e 7 do anexo. Presume-se que esse levantamento possa ser consultado na ANA.

#### **4.3.1.4 Impacto nas Infraestruturas de Navegação Aérea**

##### Ponto 1

Que seja do nosso conhecimento, não foi feita uma avaliação de interferências de obstáculos nos sinais radioelétricos. Sugere-se uma avaliação da adequação da tabela de obstáculos que foi referida relativamente a 4.3.1.3 para avaliação dessas interferências.

##### Ponto 2

Crê-se que o Mandatory Report 2.6 (Nº 1 do Anexo) e o estudo do Eurocontrol sobre sistemas CNS e Met (Nº 12 do Anexo) poderão contribuir para esclarecer este ponto.

##### Ponto 3

Ver ponto anterior.

##### Ponto 4

Julga-se que o local mais apropriado para satisfazer os requisitos enunciados é o topo da Torre de Controle (94m).

##### Ponto 5

Sugere-se consultar Mandatory Report 2.6 (Nº 1 do Anexo), especialmente Págs. 75-98, em que se refere, nomeadamente, que o projeto cumpre os requisitos apresentados pela NAV.

##### Ponto 6





Remete-se para o que foi dito acerca do ponto anterior.

### Ponto 7

Mandatory Report 2.6 (Nº 1 do Anexo), Utilities, Pág. 372 e especificamente Págs. 381-387

#### Listagem de Documentação Relevante relativa ao Projeto ANA/NAER para o NAL no CTA

1. Final Mandatory Report 2.6: Project Definition Report, HOK/ARUP/BMM/Aviation Solutions Consortium, 30/04/09
2. Terminal Simulation Report, AUP/HOK/Aviation Solutions Consortium, 19/02/2009
3. Final NAER New Lisbon Airport Airside Simulation Report, ARUP/HOK/BMM/Aviation Solutions Consortium, 19/02/09
4. Single Runway Capacity Assessment, Aviation Solutions, 29 de Outubro de 2007
5. Alcochete Runway Capacity Analysis, Prepared by Aviation Solutions, December 2007
6. Levantamento de Edificações e Construções na Área de Alcochete (identificados 159 destes obstáculos)
7. Análise da Servidão Aeronáutica (Superfícies Limitadoras de Obstáculos do Anexo 14 da ICAO), produzido pela ANA, S.A./REGLA, a 02/12/2007. Utilizada a tabela de obstáculos referida no número anterior.
8. Medidas Preventivas (Decreto nº 19/2008)
9. Assessment of the Dual Airport Scenario, Lisbon Terminal Airspace System, 2017-2050, Eurocontrol, 08-07-2008
10. Assessment of the Airspace Concept for the New Lisbon Airport in Alcochete, Eurocontrol, 05-03-2009
11. Update of the Terminal Route Structure for the New Runway Orientation at Alcochete, Eurocontrol, 2009<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> A orientação das pistas utilizada para os estudos referidos em 9 e 10 ainda foi 17/35, tendo sido, entretanto, decidido optar pela orientação 18/36. Daí a necessidade do estudo mencionado sob o número 11.



**ANEXO II**

**Contribuo específico da Plataforma Cívica sobre Santarém**

**AEROPORTO EM SANTAREM**

**CONDICIONANTES OPERACIONAIS E AMBIENTAIS**

Elaborado por:

VITOR SILVEIRA (Piloto de Linha Aérea)



---

LUIS CHUCHA (Capitão TMA da FAP (R))

FIG 1 – Mapa e Perfil altimétrico. (elaborado por Vítor Silveira – Piloto de Linha Aérea)

## **1 – Introdução**

### **1.1 – Enquadramento**

O Conselho de Ministros promoveu pelo Resolução 83/2022 a análise de natureza estratégica e multidisciplinar destinada a garantir o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

Esta abordagem envolve, para além do Aeroporto Humberto Delgado, a análise das localizações do Montijo, do Campo de Tiro de Alcochete e da nova localização perto de Santarém, considerando as seguintes opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa (opções estratégicas):

- i) Opção estratégica 1 - uma solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto do Montijo o de complementar;
- ii) Opção estratégica 2 - uma solução dual alternativa, em que o Aeroporto do Montijo adquirirá, progressivamente, o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto Humberto Delgado o de complementar, incluindo a capacidade para o aeroporto principal substituir integralmente a operação do aeroporto secundário;
- iii) Opção estratégica 3 - a construção de um novo aeroporto internacional no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado;
- iv) Opção estratégica 4 - uma outra solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e um Aeroporto localizado em Santarém o de complementar;
- e
- v) Opção estratégica 5 - a construção de um novo aeroporto internacional localizado em Santarém, que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado

Contudo a utilização de meios aéreos implica a criação de locais específicos, aeroportos e aeródromos, para a operação das aeronaves – descolagem/aterragem, estacionamento, manutenção e outros serviços.

Ao serem criados os aeródromos e aeroportos, há que ter sempre presente que estes vão condicionar o uso dos solos. Quando se menciona esse uso, é importante referir que para além da área, propriamente dita, de implantação da infraestrutura há que ter em atenção o espaço envolvente à respetiva infraestrutura, necessário para a operação, o que implica a respetiva afetação no planeamento do território.

Considerando, que na Resolução 83/2022 foi incluída a opção Santarém, sem justificação técnica e científica, sem aparentemente se olhar para os descritores que possam estar relacionados com os impactes que este tipo de infraestrutura possa gerar, constata-se que a escolha desta opção é perigosa e inadequada e que não reúne mérito por ser negativa em todos os descritores, selecionamos de entre eles os relacionados com os diversos impactes e agrupados por determinadas condições (operacionais, técnicas, ambientais), habitualmente



---

utilizados em estudos preliminares de localização de um aeródromo, aqueles que possam ser trabalhados de uma forma mais abrangente.

## **2 – Descrição dos descritores**

Caberá primeiro identificar e selecionar de entre os descritores, habitualmente relacionados com os diversos impactes e agrupados por determinadas condições (operacionais, técnicas, de custos, socioeconómicas, ambientais e outras), aqueles que possam ser no caso de Santarém de uma forma mais abrangente e que pelas suas características não estejam limitados às respetivas condições onde estão inseridos. Antes de se efetuar a seleção dos descritores apresenta-se uma listagem, para essa seleção, agrupados pelas condições em que habitualmente são utilizados, na fase de estudo preliminar de localização de um aeródromo.

### **Condições ambientais:**

- Meteorologia;
- Orografia do terreno;
- Fauna;
- Flora;
- Recursos hídricos (superficiais e subterrâneos);
- Qualidade do ar;
- Alterações da qualidade visual da paisagem;
- Planificação e usos do solo;
- Natureza do solo;
- Drenagem;
- Infraestruturas existentes: água; saneamento; energia;

### **Condições operacionais:**

Espaço aéreo e condições do tráfego;

Superfícies de desobstrução;

Perigos existentes e potenciais;

Ajudas rádio;

### **Condições técnicas:**

Exequibilidade técnica;

Duração da obra;

Exigências de manutenção e custos de exploração;

Possibilidade de faseamento.

### **Condições socioeconómicas:**



---

Pólos geradores de tráfego;

Acessos;

Ruído;

Utilização de terrenos circunjacentes;

Economia local;

Valorização no contexto nacional.

## **2 Condições ambientais:**

### **2.1 METEOROLOGIA**

A constante avaliação das condições atmosféricas na zona de um aeródromo é determinante para em qualquer momento, definir a sua operacionalidade. A operacionalidade de um aeródromo é tanto mais regular, quanto mais dias por ano houver de condições meteorológicas favoráveis para fins aeronáuticos. A caracterização das condições meteorológicas e o conhecimento climatológico de uma região são determinantes para a escolha do local mais adequado para a instalação de um aeródromo.

A informação climatológica aeronáutica utilizada no planeamento de operações de voo na forma de quadros e sumários climatológicos de aeródromos e preparada a partir de observações obtidas de um período de, pelo menos, cinco anos, indicando o seguinte (IM, 2010):

Valores médios e as suas variações, incluindo os máximos e mínimos, de elementos meteorológicos (por exemplo, de temperatura do ar); e/ou

A frequência de ocorrência de fenómenos de tempo presente que afetem as operações de voo (por exemplo, de trovoadas); e/ou

A frequência de ocorrência de valores específicos de um, ou a combinação de dois ou mais elementos (por exemplo, a combinação de baixa visibilidade e nuvens baixas).

Frequências de ocorrência do alcance visual ao longo da pista, visibilidade e/ou altura da base da camada mais baixa de nuvens com extensão de Muito Nublado (5 a 7 oitavos do Céu coberto de nuvens (BKN)) ou encoberto (8 oitavos Céu totalmente coberto de nuvens (OVC)) para intervalos de tempo e de valores específicos;

Frequências de visibilidade abaixo de valores específicos em intervalos de tempo determinados;

Frequência da altura da base da camada mais baixa de nuvens com extensão de BKN ou OVC abaixo de valores específicos em intervalos de tempo determinados;

Frequências de ocorrência simultânea de direção e intensidade do vento dentro de intervalos específicos;

Frequências da temperatura à superfície em intervalos de 5º C para intervalos de tempo específicos;



---

Valores médios e respetivas variações, incluindo os valores máximos e mínimos de elementos meteorológicos necessários para fins de planeamento operacional, incluindo cálculos de rendimento de descolagem.

Para novos aeródromos devem ser obtidos os dados climatológicos dos respetivos locais, com a antecedência que for possível, para aquando do início das operações nos potenciais aeródromos haver informação meteorológica credível.

A título de exemplo pode referir-se que na caracterização meteorológica e climática das regiões de Alcochete e Ota, para o estudo de localização do novo aeroporto de Lisboa, os parâmetros meteorológicos considerados foram: a visibilidade, a altura da base das nuvens, o vento e a turbulência, dado serem aqueles que maiores impactos causam nas operações de navegação aérea. Quanto à caracterização climática a análise foi efetuada a partir dos elementos meteorológicos temperatura do ar e precipitação (chuva, granizo ou saraiva) (LNEC, 2008).

Salienta-se que, os elementos meteorológicos mais relevantes e utilizados quer no dia-a-dia de um aeródromo, quer no estudo de localização para um novo aeródromo são:

vento; nevoeiro/neblina; nebulosidade; precipitação; trovoadas; humidade do ar; pressão atmosférica e a temperatura do ar (média, máxima e mínima).

Para uma avaliação e utilização, o mais aproximada possível à realidade meteorológica de um determinado local ou região, cada um destes elementos deve resultar do cálculo do valor médio de medições efetuadas ao longo de um período fixo de anos, designando-se esse valor de normal climatológica.

Para o caso da opção Santarém avaliamos apenas os ventos, as suas Frequências de ocorrência simultânea de direção e intensidade do ciclo dentro de intervalos específicos.

Quando se faz um aeroporto, a primeira coisa que um projectista faz é ver as condições climáticas, em especial o vento. E porquê o vento? Porque é ele que vai definir a orientação da pista e a pista tem de ser orientada a favor do vento. Ora, em Santarém pelo que se sabe, e anda a ser escondido os ventos predominantes são do quadrante Norte, mas está projectada uma pista 12/30 orientada a Noroeste. Portanto, a orientação é aquela e não tem mais orientação possível? Presume-se que a razão seja o facto de existir a Serra D'Aire e Candeeiros um relevo próximo pouco apropriado ou seja, o projecto em si, à partida, está limitado. Continuando a ver a localização, tem relevo a Noroeste, mas também tem relevo a Norte, sendo este mais elevado, o que dificulta as aproximações e aterragens de Norte e as descolagens para Norte. Há meios técnicos que permitem que o avião seja guiado até à pista, através de uma "Rádio Ajuda ILS", em condições de fraca ou visibilidade nula.

Todavia e devido à orografia do sistema montanhoso adjacente, pode eventualmente acontecer que esses meios não possam ser instalados ou se instalados poderão não ser utilizados na sua totalidade porque o relevo não deixa. O Aeródromo necessita de ter pontos de espera adequados ao serviço operacional das pistas tanto para chegada como para partida das aeronaves. Estando o Aeródromo inserido no meio de áreas de servidão aeronáutica militar e civil, onde pensam os proponentes da infraestrutura criar esses pontos de espera e quais os tipos de aproximação ao Aeródromo.

A direção média horária predominante do vento em Santarém varia durante o ano.



---

O vento mais frequente vem do *norte* durante *9,7 meses*, de *6 de fevereiro* a *26 de novembro*, com percentagem máxima de *67%* em *22 de julho*. O vento mais frequente vem de *Leste* durante *2,3 meses*, de *26 de novembro* a *6 de fevereiro*, com percentagem máxima de *34* em *1 de janeiro*.

Assim sendo no caso de Santarém não «e clara a razão que determina a orientação das pistas anunciada de 12/30 isto é Noroeste-Sueste e não Norte Sul, tudo leva a crer que isso se fica a dever á existência de um grande relevo na orografia.

Como sabemos a Zona mais alta da Serra D’Aire e Candeeiros está a Norte e zona menos elevada a Noroeste coincidindo esta com a orientação escolhida para as pistas. Como os ventos predominantes são do quadrante Norte, ao contornarem a Serra cria-se uma variação na velocidade e direcção das massas de ar que dão origem a turbulência fenómenos de “windshear” que afectarão toda a área do Aeródromo. Acresce que o vento estará normalmente cruzado com a pista, tanto para aterragem como descolagem.

Fig. 2 – Direcção dos ventos durante o ciclo anual

## 2.2 OROGRAFIA DO TERRENO

Como podemos observar na Fig. 1, São Vicente de Paul encontra-se num território confinante com a Serra Daire e Candeeiros

Esta serra fica a 12 km das coordenadas indicadas para o projeto do aeroporto Magellan 500, ora a **Serra d’Aire** é uma serra, localizada a noroeste do distrito de Santarém, abrangendo parte dos concelhos de Ourém, Torres Novas, Porto de Mós e Alcanena. Pertence à orla sedimentar da Estremadura no Maciço Calcário Mesozóico e constitui uma fronteira natural entre o Ribatejo e a Beira Litoral. Mede cerca de 30 km de comprimento com uma área de 389 km<sup>2</sup> e seu ponto mais alto está a 679 metros de altitude.

Constituindo, portanto, um obstáculo natural que condiciona a construção de um aeroporto.

Para a avaliação da localização de um aeródromo, a orografia é um fator importante segundo os seguintes aspectos:

A área de implantação da infraestrutura e;

A envolvente a essa área.

Quanto à área de implantação da infraestrutura (área operacional, equipamentos e zonas de apoio) deve-se ter em consideração os volumes de escavação e aterro e as suas consequências, especialmente nos impactes relativos às alterações na topografia. Este tipo de infraestrutura exige uma construção com pequenas variações de inclinação ou mesmo projetada em plano, quando possível, devido aos parâmetros exigidos relativamente às variações de declives das áreas operacionais (pista, caminhos de circulação e placas de estacionamento) (ICAO, 2009).

Ora se analisarmos as altimetrias do terreno em S. Vicente do Paul e zonas adjacentes verificamos existem variações de cota do terreno bastante significativas que implicariam a remoção ou a feitura de aterros de grandes dimensões que implicariam a movimentação de





---

quantidades elevadas de terra e a eliminação ou entubamento de uma linha de escoamento de água da montanha.

Relativamente à zona envolvente à área de implantação, a análise da orografia assume um papel fundamental no que diz respeito à segurança operacional. Assim, a obtenção de informação sobre relevo é essencial, em virtude de este poder ser um obstáculo natural. Pelos motivos apresentados, a orografia é um descritor que na fase de planeamento deve ser avaliado, de forma a identificar e selecionar cartograficamente a uma escala média ou pequena (1/25000 a 1/250000), manchas onde o relevo não apresente grandes variações altimétricas.

Como está demonstrado o local selecionado para a construção do aeroporto não é adequado.

### 2.2.1 OBSTÁCULOS – LIMITAÇÕES

De acordo com a legislação aeronáutica nomeadamente a circular 10/2003 da ANAC Um dos parâmetros fundamentais para a segurança das operações de voo é a garantia de que os níveis de voo sejam estabelecidos por forma a assegurar separações verticais mínimas entre a trajetória do voo e o solo incluindo quaisquer elementos físicos naturais ou de construção humana tais como edificações, torres, antenas, linhas de alta tensão, aerogeradores eólicos, balões cativos, etc.

Sempre que se verifique que a separação vertical mínima preestabelecida está afetada, considera-se que o elemento causador dessa situação é um obstáculo às operações de voo.

Estes, classificam-se em naturais ou artificiais.

Os **obstáculos naturais** – o relevo do terreno – em consequência da sua origem e persistência no tempo, estão referenciados nas cartas topográficas e a informação aeronáutica identifica-os como elementos a considerar na preparação de cada voo. Como tal, são obstáculos cuja existência é previamente conhecida pelas tripulações, circunstância que permite prever e tomar medidas adequadas para uma operação segura.

Os **obstáculos artificiais** – todos os que não resultam do próprio relevo do terreno – em virtude da sua localização, das suas dimensões e da avaliação do risco associado à sua presença, poderão estar ou não identificados na informação aeronáutica e nem sempre constar das cartas acima referidas. Contudo, as suas características poderão dificultar a sua percepção em voo, por parte do piloto, impedindo a definição de uma trajetória segura do voo.

A presença de obstáculos artificiais é tanto mais significativa quanto mais baixo for necessário estabelecer o nível de voo, em função da fase ou da missão desse voo. De facto, os obstáculos naturais tornam-se elementos importantes na planificação das fases de aterragem e de descolagem de aeronaves, nos voos de baixa altitude da Força Aérea, nas operações de Busca e Salvamento, nos voos de Emergência Médica, nas operações de combate a incêndios florestais, etc.



A criação de obstáculos artificiais está legalmente limitada. Contudo, nesta limitação existe espaço para soluções de compromisso. É, pois, tendo em vista essas soluções de compromisso que se torna necessário reforçar as medidas que permitam evitar ou reduzir os riscos para as aeronaves.

De entre essas medidas ressaltam as destinadas a tornar os obstáculos visíveis à distância considerada segura para que o piloto se aperceba da sua presença.

Ora no caso da localização do aeroporto em Santarém a realidade objetiva é a existência de obstáculos naturais e artificiais que poderiam afectar a operação das aeronaves. Como se pode verificar na Fig. 1 e que se descreve em seguida:

As pistas 12/30 estão condicionadas no seu cone de servidão para Poente entre as 12 NM e as 14 NM por diversos obstáculos naturais com altura variando entre os 550 mts e os 612 mts localizados na Serra D'Aire e Candeeiros. Existe ainda um Parque de Geradores Eólicos, situado na zona em que a altura da Serra é de 612 mts que acrescentam mais 125 mts ficando a altura nessa zona a 737 mts.

### 2.2.2 LIMITAÇÕES EM ALTURA

#### a) **Obstáculos situados nas zonas confinantes com aeródromos e instalações de apoio à navegação**

A construção ou criação de obstáculos de qualquer natureza, na vizinhança de aeródromos e instalações de apoio à navegação aérea, deverá obedecer às servidões aeronáuticas respectivas.

A servidão aeronáutica de um aeródromo, heliporto ou de uma instalação de apoio à navegação aérea representa o conjunto de condicionamentos que visa primariamente garantir a segurança e eficiência da utilização e funcionamento dos aeródromos civis e militares e das instalações de apoio à navegação aérea e, em consequência disso, a protecção de pessoas e bens à superfície.

As servidões aeronáuticas classificam-se em gerais e particulares.

As servidões gerais definem o âmbito de aplicação dos condicionamentos, as áreas a sujeitar e o conjunto de trabalhos e de actividades cuja realização depende de parecer favorável da autoridade aeronáutica.

As servidões particulares destinam-se a identificar os trabalhos e actividades constantes do diploma da servidão geral<sup>2</sup> cuja realização fica condicionada a prévia autorização da autoridade aeronáutica, em função das exigências próprias do aeródromo ou instalação considerada.

### 2.2.3 SERVIDÃO GERAL

A Servidão Geral abrange:

Nos aeródromos, a área delimitada por um círculo de raio de 8 Km a partir do seu ponto central, prolongada por uma faixa até 17 Km de comprimento e 4,8 Km de largura, na direcção das entradas ou saídas das pistas;

Nesta conformidade, tendo em conta que a Serra Daire e Candeeiros esta a 12km das coordenadas do aeroporto, verifica-se que esta serra está dentro da sus Servido geral. Tendo, portanto, de cumprir a legislação aeronáutica, o que se revela de difícil aplicação.

Nas instalações de apoio à navegação aérea, a área delimitada por um círculo de raio de 6 Km a partir do ponto central que as define.



#### a) **Condicionantes impostas por uma servidão**

As condicionantes impostas por uma servidão são definidas por superfícies que se designam genericamente por superfícies limitativas de obstáculos.

Na actual legislação a servidão aeronáutica geral rege-se pelo Decreto-Lei n.º 45987 de 22 de Outubro de 1964 a). b).

Estas superfícies são elementos característicos da servidão aeronáutica de um aeródromo ou instalação de apoio e definem os limites acima dos quais, em princípio, nenhum obstáculo se deve encontrar. Compreendem:

a) Nos aeródromos:

- a.1) Superfícies de Aproximação e de Descolagem;
- a.2) Superfícies de Transição;
- a.3) Plano Horizontal Interior;
- a.4) Superfície Cónica;
- a.5) Plano Horizontal Exterior.

b) Nos heliportos:

- b.1) Superfícies de Aproximação e de Descolagem;
- b.2) Superfícies de Transição;
- b.3) Plano Horizontal Interior;
- b.4) Superfície Cónica.

#### **Superfícies de desobstrução de linhas aéreas.**

São constituídas por superfícies paralelas com as das superfícies limitativas de obstáculos em geral, e a elas referenciadas. Essas superfícies definem os limites acima dos quais, em princípio, nenhum elemento de uma linha aérea se deve encontrar.

Em relação às superfícies designadas nas alíneas a.1), a.2), b.1) e b.2) do ponto 2.1.2, as superfícies de desobstrução de linhas aéreas desenvolvem-se paralelamente abaixo daquelas, a uma distância medida na vertical de:

- a) 25 metros, para linhas de tensão nominal superior a 60 KV;
- b) 17,5 metros, para linhas de tensão nominal compreendida entre 1 KV e 60 KV, inclusivé;
- c) 10 metros, para linhas de tensão nominal inferior a 1 KV.
- d) Em relação às superfícies indicadas nas alíneas a.3), b.3), a.4), b.4 e a.5) do ponto 2.1.2, serão superfícies coincidentes com aquelas

#### **Obstáculos situados exteriormente às zonas confinantes com aeródromos e instalações de apoio à navegação aérea.**

Aos obstáculos situados exteriormente às zonas abrangidas pelas servidões aeronáuticas são aplicáveis, na generalidade,

#### **2.2.4 CARACTERIZAÇÃO DE OBSTÁCULO**



---

### **Construções ou quaisquer outros equipamentos considerados obstáculos**

Considera-se obstáculo toda a construção ou qualquer outro equipamento, instalação, ou similar, que:

- a) Penetre as superfícies limitativas de obstáculos;
- b) Ultrapasse a altura de 100 metros em relação à cota do terreno adjacente qualquer que seja a sua localização;
- c) Se destaque dos edifícios ou das elevações circundantes em mais de 10 metros, cujo perfil apresente uma razão superior a 10/1 entre a altura e a dimensão horizontal e não seja estrutura reticulada ou poste, mastro, antena, etc., de qualquer natureza;
- d) Sendo postes (não integrados em linhas aéreas), mastros, antenas, etc., isolados, ultrapasse a altura de 30 metros;
- e) Esteja associada ao vão de uma linha aérea cujos apoios distem mais de 500 metros entre si;
- f) Corresponda a qualquer ponto de uma linha aérea que cruze vales ou cursos de água que exceda a altura de 60 metros em relação às cotas da sua projecção horizontal sobre o terreno, nos casos de vales ou referida ao nível médio das águas, no caso de cursos de água, se a largura média de tais depressões exceder 80 metros. Em caso contrário, ter-se-ão sempre em conta apenas as cotas dos pontos mais elevados das margens;
- g) Seja linha aérea que atravesse albufeiras, lagos, lagoas ou quaisquer outros cursos de água com mais de 80 metros de largura;
- h) Se localize nas áreas de servidão “non aedificandi” das auto-estradas, itinerários principais ou itinerários complementares, nos termos em que se encontra definida no Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de Janeiro, ou, tratando-se de linhas aéreas, cruze essas vias rodoviárias;
- i) Seja parte de estruturas mistas de elementos fixos e móveis em que as dimensões dos elementos móveis possam contribuir para o agravamento de altura dos elementos fixos em mais de 1/5 da sua dimensão.

A alteração dos limites acima indicados só poderá ser tida em conta se a apreciação técnica da entidade aeronáutica competente demonstrar, para cada caso concreto, essa possibilidade.

### 2.3 FAUNA

Consultando a Fig. 1, tendo como referência a localização e orientação das pistas projetadas para o aeroporto de Santarém constatamos a existência de áreas protegidas ambientalmente nomeadamente a Norte e Noroeste o Parque Natural da Serra Daire e a Sueste a Reserva Natural da Biosfera do Paul do Boquilobo.

- a) Reserva Natural da Biosfera do Paul do Boquilobo.

A fauna do Paul do Boquilobo é muito diversificada como é característico das zonas húmidas que são dos ecossistemas mais produtivos de todo o planeta. Estão inventariadas 16 espécies de peixes, 13 espécies de anfíbios, 11 espécies de répteis, 27 espécies de mamíferos tendo sido observadas 221 espécies de aves.

Apesar da grande diversidade faunística existente na reserva o grupo de vertebrados que se destaca é sem dúvida a classe das aves. Foi principalmente o seu interesse como local de invernada, nidificação e passagem de um elevadíssimo número de espécies, que levou à criação da Reserva Natural do Paul do Boquilobo.



Entre as espécies sedentárias, algumas são bastante comuns e de observação relativamente fácil como: mergulhão-pequeno (*Tachybaptus ruficollis*), carraceiro (*Bubulcus ibis*), garça-real (*Ardea cinerea*), pato-real (*Anas platyrhynchos*), águia-de-asa-redonda (*Buteo buteo*), peneireiro-comum (*Falco tinnunculus*), galinha-d'água (*Gallinula chloropus*), rola-turca (*Streptopelia decaocto*), coruja-das-torres (*Tyto alba*), guarda-rios (*Alcedo atthis*), pica-pau-malhado (*Dendrocopus major*), pica-pau-galego (*Dendrocopus minor*), cotovia-de-poupa (*Galerida cristata*), carriça (*Troglodytes troglodytes*), rabirruivo-comum (*Phoenicurus ochruros*), pisco-de-peito-ruivo (*Eritacus rubecula*), melro (*Turdus merula*), rouxinol-bravo (*Cettia cetti*), toutinegra-dos-valados (*Sylvia melanocephala*), chapim-rabilongo (*Aegithalus caudatus*), chapim-azul (*Parus caeruleus*), trepadeira-azul (*Sitta europaea*), picanço-real (*Lanius meridionalis*).

Esta zona tem também uma enorme importância para as espécies de aves que nos seus percursos migratórios passam por Portugal, funcionando como local de repouso e alimentação entre as etapas migratórias. É o caso de algumas espécies de limícolas, aves que se alimentam nas zonas encharcadas, como o milherango (*Limosa limosa*), o combatente (*Philomachus pugnax*) e o maçarico-galego (*Numenius phaeopus*). Certas espécies de passeriformes observam-se com facilidade durante este período de passagem: papa-moscas (*Ficedula hypoleuca*), chasco-cinzento (*Oenanthe oenanthe*) e cartaxo-nortenho (*Saxicola rubetra*).

No entanto importa salientar que o interesse da reserva e do ecossistema que lhe está associado não se esgota com os vertebrados, muitas outras espécies de animais utilizam este espaço que funciona como uma ilha de biodiversidade, destacando-se uma elevada variedade de espécies de artrópodes, alguns dos quais são raros no contexto nacional ou europeu.

Como é notório todas estas aves constituem também um perigo para a aviação pois dada a sua proximidade e raio de ação podem cruzar as rotas das aeronaves no cone de aproximação sul.

#### b) Reserva Natural da Serra Daire e Candeeiros

O Parque é o habitat natural de centenas de espécies, algumas das quais relativamente raras no território nacional. À superfície, vemos o morcego-de-peluche, o morcego-lanudo (que não se reproduz em mais nenhum local no país) e dezenas de aves em diferentes zonas do parque: gralha de bico vermelho, bufo-real, ógea, corvo, gavião, mocho, várias espécies de águias e várias espécies de corujas

O parque abrange 4 unidades morfológicas de altitude: Planalto de Santo António (a sul e centro), Serra dos Candeeiros (a oeste), Planalto de São Mamede (a norte) e Serra de Aire (a leste).

O **Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros**, com 38.392,91 ha, abrange parte significativa do **Maciço Calcário Estremenho (MCE)**, que corresponde a uma zona de cotas superiores a 200 m que se destaca das áreas circundantes com altitudes que variam entre 100 e 200 m

A biodiversidade deste parque ficará afetada com a construção de um aeroporto na região.

### 3. CONDIÇÕES OPERACIONAIS



A localização do aeroporto em s. Vicente do Paul não é compatível com a utilização civil ou militar do espaço aéreo (Decreto-Lei n.º 186/2007, Decreto-Lei n.º 55/2010).

Se consultarmos a Fig. 1, podemos verificar que as coordenadas do aeroporto estão no interior do Perímetro militar de Tancos, e ainda que não respeita a zona restrita da Base Aérea da Base de Monte Real.

como são desenhados procedimentos de espera para aproximação, partida e aproximação falhada por instrumentos, mais SID's e STAR's a ligar as pistas às várias rotas?

Por outro lado, Santarém ficaria situado numa das principais rotas de aproximação a Lisboa do tráfego vindo do Norte da Europa.

### 3.1 Espaço Aéreo e condições do tráfego:

As condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais levam a que a sua localização e operacionalidade deva ser compatível com a utilização civil ou militar do espaço aéreo (Decreto-Lei n.º 186/2007, Decreto-Lei n.º 55/2010)

Assim, há zonas de espaço aéreo que podem condicionar a construção de novos aeródromos tais como:

O espaço aéreo controlado, onde é determinada uma prestação de serviço de controlo de tráfego aéreo, considerando a respetiva área de influência inerente às operações destinadas a essas infraestruturas. Acresce ainda o espaço aéreo reservado a atividades militares;

O espaço aéreo no qual o voo de aeronaves possa ser perigoso restrito ou proibido.

De acordo com a convenção de Chicago (OACI, 1944), os Estados têm a responsabilidade do espaço aéreo dos territórios sob a sua jurisdição. O espaço aéreo encontra-se dividido em regiões de informação de voo, "Flight Information Region" (FIR), e que se caracterizam por um espaço aéreo de dimensões definidas, no interior do qual são prestados os serviços de informação de voo e de alerta.

Dentro de cada FIR o espaço aéreo pode dividir-se até sete classes, de A a G. Cinco são de espaço controlado (A a E) e duas são de espaço não controlado (F e G). Consoante as classes, estão determinados os tipos de voos autorizados e os tipos de serviços prestados – controlo de tráfego aéreo (CTA) e serviço de informação de voo, "Flight Information Service" (FIS). Nas zonas de espaço aéreo controlado, dependendo da classe, podem ser separados os voos por regras de voo por instrumentos, "Instrument Flight Rules" (IFR), dos voos de regras de voo à vista, "Visual Flight Rules" (VFR), e ainda dentro do de voo, podem ser separados por aeronaves. Na classe A e B só estão autorizados voos do tipo IFR, sendo a separação de tráfego feita pelo serviço de controle da respectiva área.

O espaço aéreo controlado é um espaço de dimensões perfeitamente definidas e encontra-se dividido em:

Região de controlo - espaço aéreo controlado que se estende em sentido ascendente a partir de um limite especificado acima da superfície terrestre;

Zona de controlo - espaço aéreo controlado que se prolonga no sentido ascendente a partir do solo até um limite superior especificado.

As regiões e zonas de controlo aéreo são blocos do espaço aéreo controlado, de dimensões definidas, de forma a assegurar que as aeronaves que se aproximam ou se afastam dos aeródromos, possam conservar-se sempre dentro do espaço aéreo controlado.



Os limites de região e zona na direção vertical são definidos por níveis e têm a designação de nível de voo, “Flight Level” (FL), que em aeronáutica é uma altitude expressa em centena de pés e precedida do acrónimo FL. Esta altitude é calculada a partir do padrão internacional de referência da pressão de 1013,25 hPa (29,92 inHg), a pressão de nível médio do mar, e que não corresponde efetivamente à altitude medida a partir do nível médio das águas do mar.

As regiões e zonas de controlo estão ligadas através de corredores aéreos, “airway” (AWY), tendo limites laterais e verticais. A designação de área de controlo terminal, “Terminal Control Area” (TMA), está associada às regiões de controlo dos aeródromos, onde confluem rotas do serviço de tráfego aéreo e que por sua vez ligam às zonas de controlo dos respetivos aeródromos (“Control zone”, (CTR)). Existe, ainda, uma zona integrada na CTR, designada de zona de tráfego do aeródromo, “Aerodrome Traffic Zones” (ATZ), onde são aplicados os procedimentos de navegação aérea específicos referentes ao

Para além do espaço aéreo dos aeródromos controlados e do espaço aéreo, de classificação “D”, reservado a atividades militares deve ainda ter-se em consideração o espaço aéreo no qual o voo de aeronaves possa ser perigoso, restrito ou proibido. No espaço aéreo português existem dois tipos de espaço restrito, aquele que é caracterizado pela OACI (2001) e o que é definido no Manual VFR (2012), como reserva de espaço aéreo temporário e identificado nas cartas aeronáuticas através de uma área conhecida pelo acrónimo TRA (“Temporary reserved airspace”). A representação de todos os outros espaços, restrito, perigoso e proibido (OACI, 2001), nas cartas aeronáuticas é efetuada através de áreas classificadas e que estão definidas da seguinte forma:

**ÁREA PERIGOSA** - Espaço aéreo de dimensões definidas, no qual atividades perigosas para a segurança de voo possam ocorrer em horários específicos. Esta designação é apenas utilizada quando o perigo potencial para as aeronaves não determine a classificação dessa área como restrita ou proibida. A criação da área perigosa tem por objetivo alertar os operadores ou pilotos das aeronaves para a necessidade de avaliação do perigo, tendo em conta a sua responsabilidade pela segurança da aeronave. Esta área é usualmente identificada pela letra D (“Danger”).

**ÁREA RESTRITA** - Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre áreas no solo ou águas territoriais de um Estado, no qual o voo de aeronaves é restrito de acordo com determinadas condições. Este termo é utilizado sempre que o voo de aeronaves civis, dentro do espaço aéreo designado, não seja absolutamente proibido, podendo efetuar-se desde que sejam cumpridas condições específicas. Assim, a proibição de voar, à exceção de determinados períodos temporais, leva à designação desse espaço aéreo como “área restrita”. De modo semelhante, a proibição de voar,

salvo sob obtenção de uma autorização especial, leva à designação de uma área restrita. Esta área é usualmente identificada pela letra R (“Restricted”).

**ÁREA PROIBIDA** - Espaço aéreo de dimensões definidas sobre áreas no solo ou águas territoriais de um Estado onde é proibido o voo de aeronaves.

#### 4- CONCLUSÃO

Em conclusão este desprezioso trabalho, pretende apenas contribuir para a clarificação de alguns dos descritores que devem ser tidos em conta num projeto de aeroporto localizado perto de Santarém. Não pretende ser exaustivo, daí o universo da análise se restringir a Avaliação Ambiental e Operacional. No âmbito das condições ambientais, apresentámos a orientação dos ventos. Assim sendo no caso de Santarém não é clara a razão que determina a





orientação das pistas anunciada de 12/30 isto é Noroeste-Sueste e não Norte Sul, tudo leva a crer que isso se fica a dever á existência de um grande relevo na orografia.

Como sabemos a Zona mais alta da Serra D’Aire e Candeeiros está a Norte e zona menos elevada a Noroeste coincidindo esta com a orientação escolhida para as pistas. Como os ventos predominantes são do quadrante Norte, ao contornarem a Serra cria-se uma variação na velocidade e direcção das massas de ar que dão origem a turbulência fenómenos de “windshear” que afetarão toda a área do Aeródromo. Acresce que o vento estará normalmente cruzado com a pista, tanto para aterragem como descolagem. Seguidamente foi apresentada matéria fática relativa à Orografia do terreno, no caso da localização do aeroporto em Santarém a realidade objetiva é a existência de obstáculos naturais e artificiais que poderiam afectar a operação das aeronaves.

As pistas 12/3 0 estão condicionadas no seu cone de servidão para Poente entre as 12 NM e as 14 NM por diversos obstáculos naturais com altura variando entre os 550 mts e os 612 mts localizados na Serra D’Aire e Candeeiros. Existe ainda um Parque de Geradores Eólicos, situado na zona em que a altura da Serra é de 612 mts que acrescentam mais 125 mts ficando a altura nessa zona a 737 mts.

## **5. LIMITAÇÕES DO ESTUDO**

Considerando que apenas foram abordados alguns descritores Ambientais e Operacionais, seria interessante como desenvolvimento estudar os restantes descritores que condicionam o planeamento da construção de um novo aeroporto em Santarém.

## **6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

EEA (2013). “Natura 2000 Network Viewer”. [consult. 10 dez. 2013]. Disponível na WWW:URL: <http://natura2000.eea.europa.eu/>

.

ICAO (2001). Annex 11 - Air Traffic Services, 13th edition, incorporating Amendments 1 - 40. July

ICAO (2008). Annex 6 - Operation of Aircraft, Part II - International General Aviation - 7th edition, incorporating Amendments 1-27. July 86

ICNF (2013). Rede Natura 2000. [consult. 09 dez. 2013]. Disponível na WWW:URL: <http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/rn2000>

IM (2009). Atlas Climático. Instituto Meteorologia.

IM (2010). Manual 01: Prestação de Serviços Meteorológicos à Navegação Aérea Internacional. 2ª Edição, Instituto de Meteorologia, Novembro

INAC (2003). Circular de Informação Aeronáutica. Procedimentos de acesso para os voos VFR Tráfego Aéreo Geral: (CIA 26/03). Instituto Nacional de Aviação Civil, 26 maio.

INAC (2012). Carta Aeronáutica OACI: Portugal Continental. 2.ª edição, Lisboa: Instituto Nacional de Aviação Civil, junho.



12. New Lisbon Airport Communications, Navigation and Surveillance (CNS) and Met Study, Eurocontrol, Fevereiro de 2009

---

ANAC Circular 10/2013

LNEC (2008). Avaliação Ambiental Estratégica do “Estudo para Análise Técnica Comparada das Alternativas de Localização do Novo Aeroporto de Lisboa na Zona da Ota e na Nona do Campo de Tiro de Alcochete”: Relatório 20/2008 – DT, Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

LINKS:

[Reserva da Biosfera do Paul do Boquilobo](#)

[Paul do Boquilobo - Fauna & Flora](#)

[Serra de Aire \(avesdeportugal.info\)](#)

[CIGeoE - Centro de Informação Geoespacial do Exército](#)

[Clima, condições meteorológicas e temperatura média por mês de Santarém \(Portugal\) - Weather Spark](#)

(Nota: As imagens e gráficos seguirão à parte)

sexta-feira, 26 de janeiro de 2024

Pela Plataforma Cívica

José Encarnação

# NOVO AEROPORTO DE LISBOA

## 1 Situação atual e riscos

A região em torno do estuário do Tejo está já sob uma pressão humana intensa. Temos, além da malha urbana em expansão, tráfego marítimo-fluvial e atividade industrial, um total de 3 infraestruturas aeroportuárias na sua periferia: Alverca, Montijo e o Aeroporto de Lisboa-Humberto Delgado.

As 3 infraestruturas emitem poluição cuja dispersão em função dos ventos dominantes de N/NW leva ao agravamento da qualidade do ar diretamente sobre áreas de elevada densidade populacional da AML, nomeadamente Lisboa, Almada, Barreiro, Montijo e outros pontos da Península de Setúbal.

Alverca e Montijo estão numa posição que, além de também gerar impactos relacionados com a poluição, geram impactos relacionados com a proximidade a áreas de elevada sensibilidade biológica e ecológica. A isto acresce o facto de se situarem numa posição a baixa altitude, com características geológicas e geomorfológicas que amplificam a sensibilidade aos riscos naturais, nomeadamente sísmicos e de cheias.

Solos húmidos argilosos, suscetíveis a fenómenos de liquefação sísmica e subsidência, e, no caso de Alverca, uma cota de 2 a 4m acima do nível do mar, que dada a subsidência dos solos e atual cenário de subida do nível do mar, torna esta infraestrutura particularmente sensível a inundação.

Outro ponto negativo das bases aéreas de Alverca e Montijo é a sua proximidade e potencial interação com os sistemas aquíferos do Tejo-Sado, cuja importância estratégica como reservas de água potável é vital e cuja sensibilidade à poluição é elevada. Além disto, todo este sistema aquífero é composto por solos férteis com interesse para a agricultura e para o estabelecimento de habitats sensíveis e com potencial económico, como é o caso do montado.

Temos também, no caso do aeroporto Humberto Delgado, uma panóplia de riscos associados que vão além da poluição referida acima. Os cones de aproximação e descolagem estão próximos de infraestruturas e equipamentos vitais, tais como a Ponte 25 de Abril, Hospital Curry Cabral, Universidade de Lisboa, Instituto Português de Oncologia, Viaduto Duarte Pacheco, Assembleia da República, Base Naval do Alfeite, etc. Estas condições são difíceis de aceitar.

## 2 Sugestão de localização futura e contexto subjacente

Uma nova infraestrutura aeroportuária deverá ser edificada mais longe dos centros urbanos, mais longe das áreas de elevada sensibilidade biológica e ecológica e com condições geomorfológicas e climáticas adequadas.

Além disso as funcionalidades de um NAL deverão contemplar a integral substituição das

funções do aeroporto de Lisboa-Humberto Delgado e bases de Alverca e Montijo, de forma a que essas infraestruturas sejam transformadas em espaços com uma função mais adequada às suas características geográficas, tais como parques urbanos ou, no caso do atual aeroporto de Lisboa, uma função mista entre espaços verdes e habitacionais, seguindo a lógica do tecido urbano envolvente.

Um NAL, com as condições referidas acima, terá de contemplar duas pistas paralelas com pelo menos 3000m de extensão, um parque para aviação comercial, de carga e para atividades militares e ainda eventualmente uma área logística/industrial associada, eventualmente interligada com os complexos logísticos do Poceirão, portos de Lisboa/Setúbal/Sines, etc.

A agregação da atividade industrial/comercial traria benefícios económicos e ambientais com a melhoria da eficiência dos processos, fruto da aglomeração das atividades num espaço geográfico bem planeado, e permitirá libertar áreas ribeirinhas das cidades e antigas áreas industriais para outras atividade e requalificação, levando a uma melhor integração da malha urbana e acabando com a existência de polos desagregados e mal planeados.

**Tendo estes fatores em conta, uma localização com atributos consideráveis é a região de Pegões-Vendas Novas.**

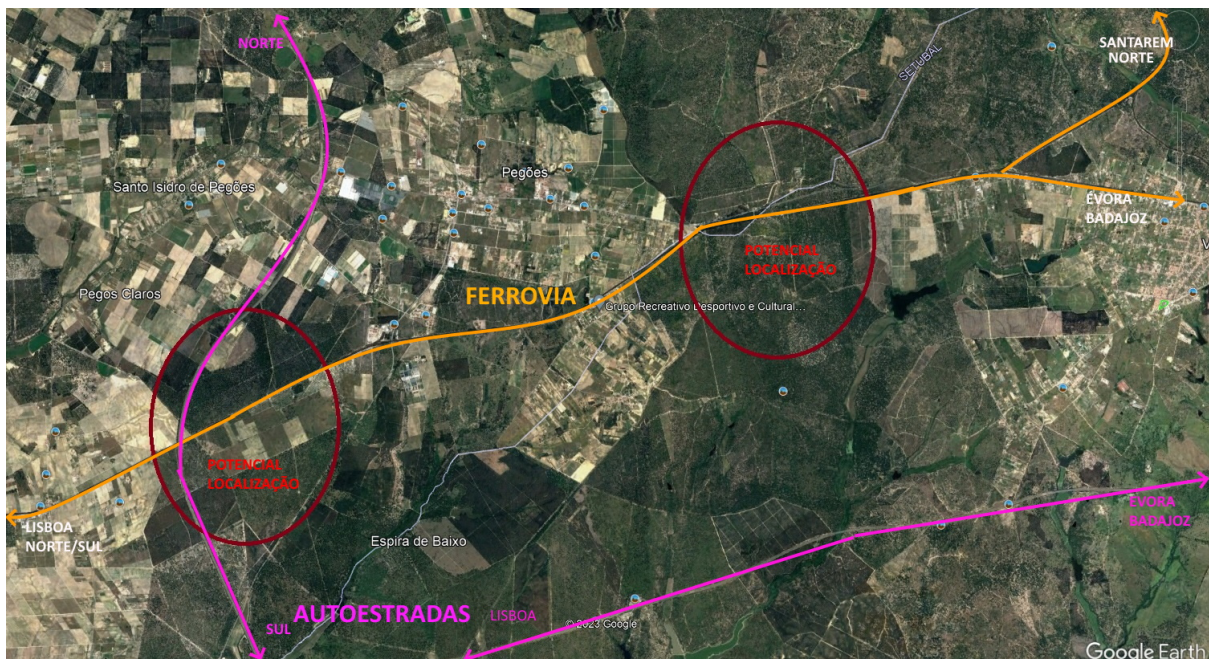
- Esta região encontra-se numa posição mais marginal no que toca ao aquífero do Tejo-Sado, tendo em consideração a carta geológica e hidrogeológica de Portugal continental.
- Também se encontra numa posição mais afastada do corredor ecológico Tejo-Sado e das reservas naturais de ambos os estuários, áreas importantes para a avifauna.
- Do ponto de vista da geomorfologia trata-se de uma região de transição entre arenitos/conglomerados e os perfis metamórficos do maciço antigo. Isto confere menor sismicidade, menor risco de liquefação dos solos e maior consistência para edificação de estruturas. Também está mais longe das falhas tectónicas do vale do Tejo.
- A topografia é aplanada, condição importante na construção de aeroportos.
- O clima é caracterizado por um regime de ventos em média menos intensos e turbulentos do que nas áreas mais a noroeste, a presença de nevoeiros densos de Inverno é menor do que nas áreas diretamente inseridas no vale do Tejo e a pouca densidade populacional a jusante dos ventos dominantes é um aspecto positivo tendo em conta a dispersão de poluentes.
- Em termos de mobilidade esta área encontra-se diretamente no cruzamento de 2 eixos de mobilidade Rodo-Ferroviários, os eixos norte-sul e oeste-este com ligação ao resto do território nacional e a menos de 55km da maior parte da população da Área Metropolitana de Lisboa. Realçar o futuro eixo de alta velocidade ferroviária entre Lisboa e Espanha, que passará nesta região e deverá ser articulado com desenvolvimentos de ferrovia suburbana no arco Seixa-Barreiro-Montijo-Alcochete e da linha de Vendas Novas.
- Há espaço disponível para uma infraestrutura de dimensão adequada a um grande aeroporto internacional, com polos logísticos/comerciais/industriais associados, e coordenação com os portos e as indústrias de Sines, Setúbal e Lisboa.
- A localização Pegões-Vendas Novas está na linha do pipeline de Sines-Aveiras, sendo fácil a instalação de uma estação que faça a captura de jet fuel diretamente desta infraestrutura.

**As vantagens da localização na região de Pegões-Vendas Novas em comparação a locais como, Montijo, Alcochete, Ota ou Santarém:**

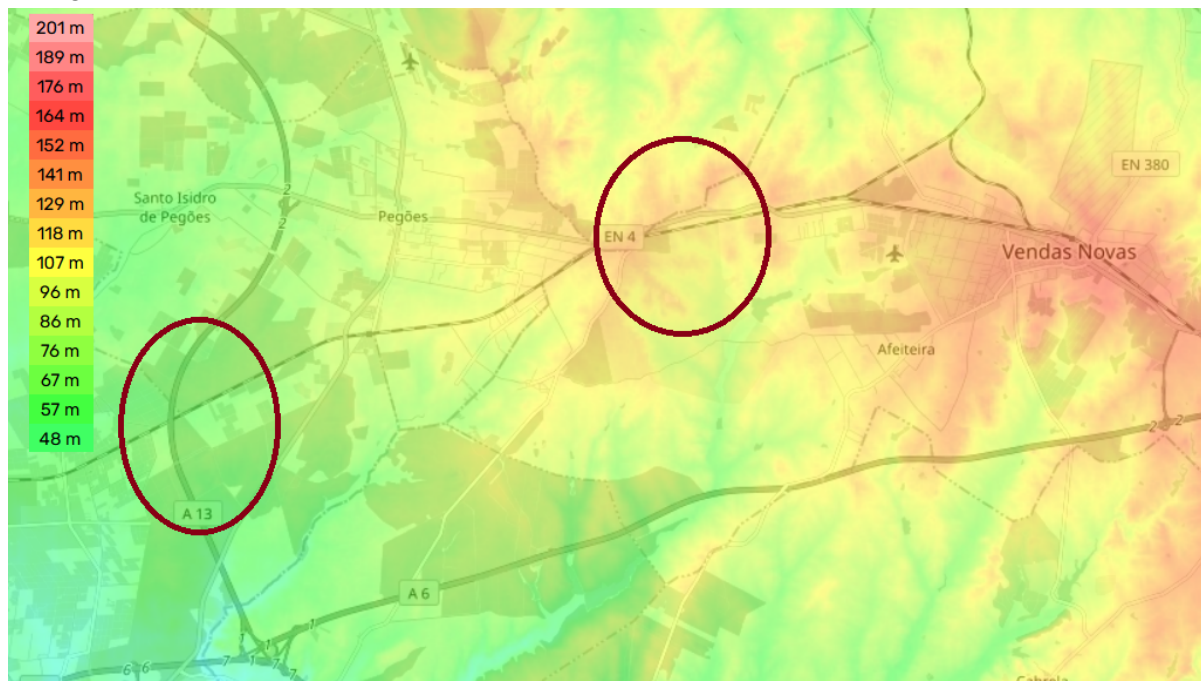
- a) A região tem menos valor em termos de produção dos solos dado que os solos mais produtivos são os aluviões que preenchem a bacia do Tejo e afluentes.
- b) Pegões/VN oferecem também uma maior distância às áreas de protecção ambiental dos estuários do Tejo/Sado, assim como uma posição mais marginal em relação ao aquífero e, no caso específico de Alcochete, menor impacto de abate de Sobreiro.
- c) Do ponto de vista da climatologia e meteorologia tanto a Ota como Santarém estão mais suscetíveis a alguns fenómenos meteorológicos que podem perturbar o tráfego aéreo, tais como ondas de montanha e turbulências geradas pelo eixo de serras Sintra-Montejuento, ou a formação de nevoeiros radiativos que são comuns durante o Inverno e podem ser persistentes.
- d) No caso particular da Ota temos ainda a questão de haver constrangimentos a nível de espaço dado que a infraestrutura se situa num vale relativamente encaixado.
- e) No caso do Montijo também há constrangimentos de espaço para construção de pistas com ~3km.

**Abaixo seguem duas cartas de contextualização geográfica com as áreas assinaladas para a proposta que consistem de uma parábola com aproximadamente 8 a 10km quadrados, área equivalente ao aeroporto de Heathrow em Londres.**

Posição Geográfica em relação aos eixos de transporte



## Topografia



## Pontos negativos

Alguns pontos negativos acompanham esta proposta.

- Maior distância aos principais núcleos urbanos do que Montijo/Alcochete mas ainda assim melhor que Santarém ou Ota.
- Necessidade de construir a TTT, que de qualquer das formas já está planeada no PFN e cuja necessidade já é evidente.
- Potencialmente o custo será maior do que Montijo ou Alcochete, já que em num dos casos parte da infraestrutura já está implementada e em ambos não teremos expropriações. No entanto, a construção de um aeroporto de grande dimensão no Montijo ou Alcochete estará sujeita a dispendiosas medidas de mitigação ambiental e de colmatação do risco sísmico e de cheias.



### **3 Sugestões de ordenamento do território**

a) Deve ser introduzida uma regulação ao uso do espaço em torno do novo aeroporto para impedir excessiva suburbanização da região envolvente.

O planeamento do território para a Península de Setúbal deve incorporar incentivos à densificação dos espaços urbanos classificados como zona urbana nos PDM's, de forma a que as aldeias, vilas e cidades existentes possam crescer em densidade urbana, que é uma fórmula mais sustentável do ponto de vista ambiental e económico.

Apoiar a densidade urbana e o ordenamento dos espaços urbanos, naturais, agrícolas e industriais irá reduzir os aumentos do custo de habitação e aumentar a qualidade ambiental e valor económico da região.

Por outro lado, deve haver uma clara preservação dos principais corredores ecológicos e agrícolas.

b) Centrar a mobilidade de e para o Aeroporto na Ferrovia.

O novo aeroporto deverá estar inserido num corredor ferroviário de elevada capacidade, com melhoria do eixo norte-sul através da Terceira Travessia sobre o Tejo e da Linha de Vendas Novas, e no eixo Este-Oeste com LAV Lisboa-Badajoz.

Melhorias importantes nos sistemas suburbanos da AML também serão necessárias, com o anel suburbano sul, ligando o Seixal-Montijo-Alcochete por comboio, e com a variante suburbana entre Ericeira-Malveira-Loures-Lisboa.

c) Inserir funcionalidades militares, de indústria aeronáutica e outras no projeto do Novo Aeroporto de Lisboa. De forma a libertar espaço da BA Montijo/Sintra/Alverca para requalificação urbana e ambiental.

A concentração de funções económicas e estratégicas no novo aeroporto, dotando este de uma capacidade de expansão e de servir como polo de desenvolvimento, é fulcral.

A libertação de espaço nas regiões urbanas permitirá acomodar mais população e requalificar áreas do território de forma a melhorar a qualidade de vida e a qualidade ambiental na Área Metropolitana de Lisboa.

d) O aeroporto novo deverá ser construído em breve, permitindo espaço de investimento à ANA e ao estado.

Um início rápido da construção do novo aeroporto irá, por um lado, reduzir os "remendos" ao Humberto Delgado e por outro aproveitar o ciclo atual de apoios Europeus, permitindo mais espaço e folga para investimento quer da parte do estado quer da parte da ANA. Um novo aeroporto na AML irá também permitir um investimento sério no ordenamento e planeamento do território, beneficiando os pólos urbanos com intervenções de requalificação, valorização e melhoria dos sistemas de transporte, assim como melhor ordenamento dos espaços económicos/industriais, permitindo desenvolvimento económico, social e melhoria na qualidade de vida.

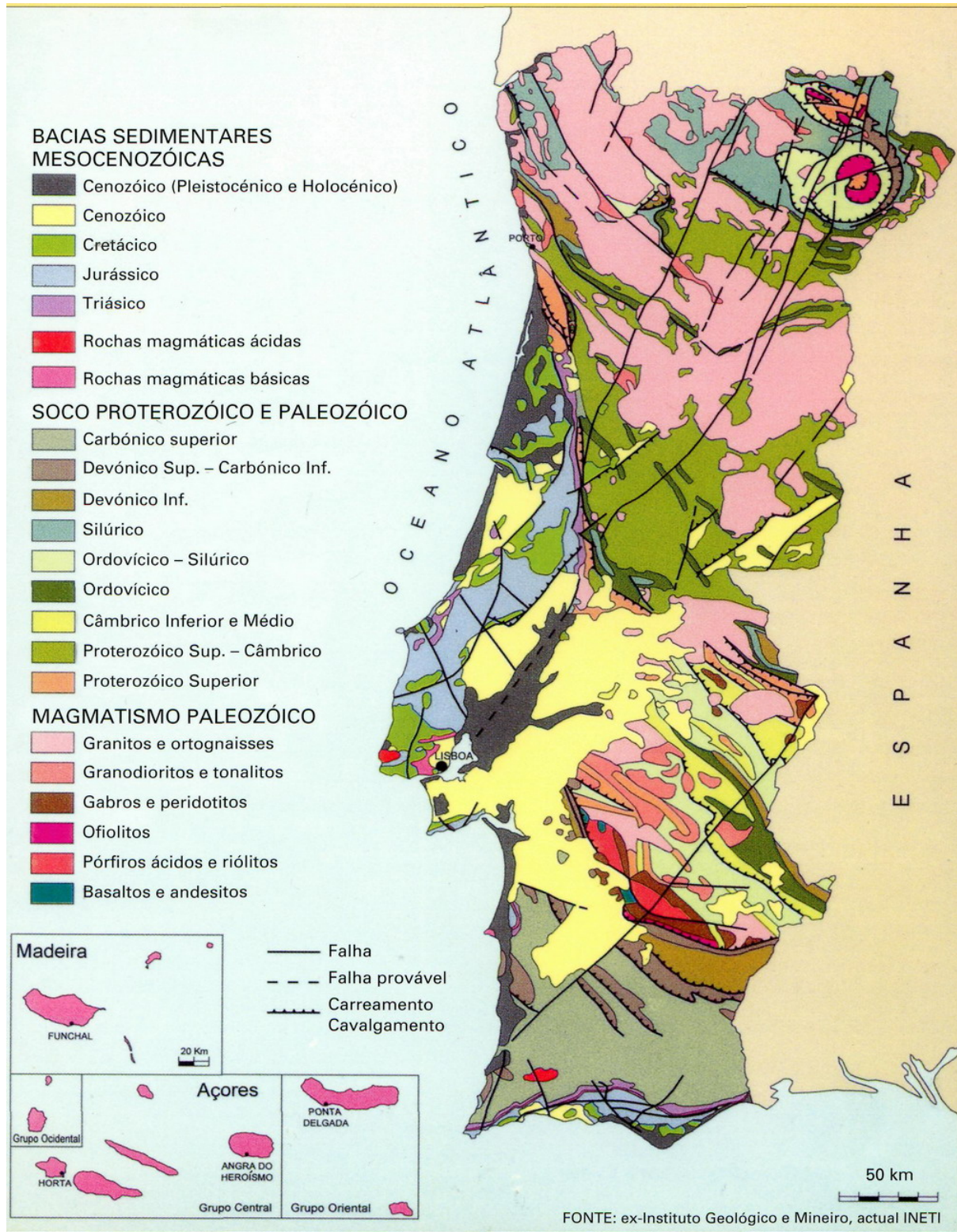


e) Descontinuar o Aeroporto Humberto Delgado.

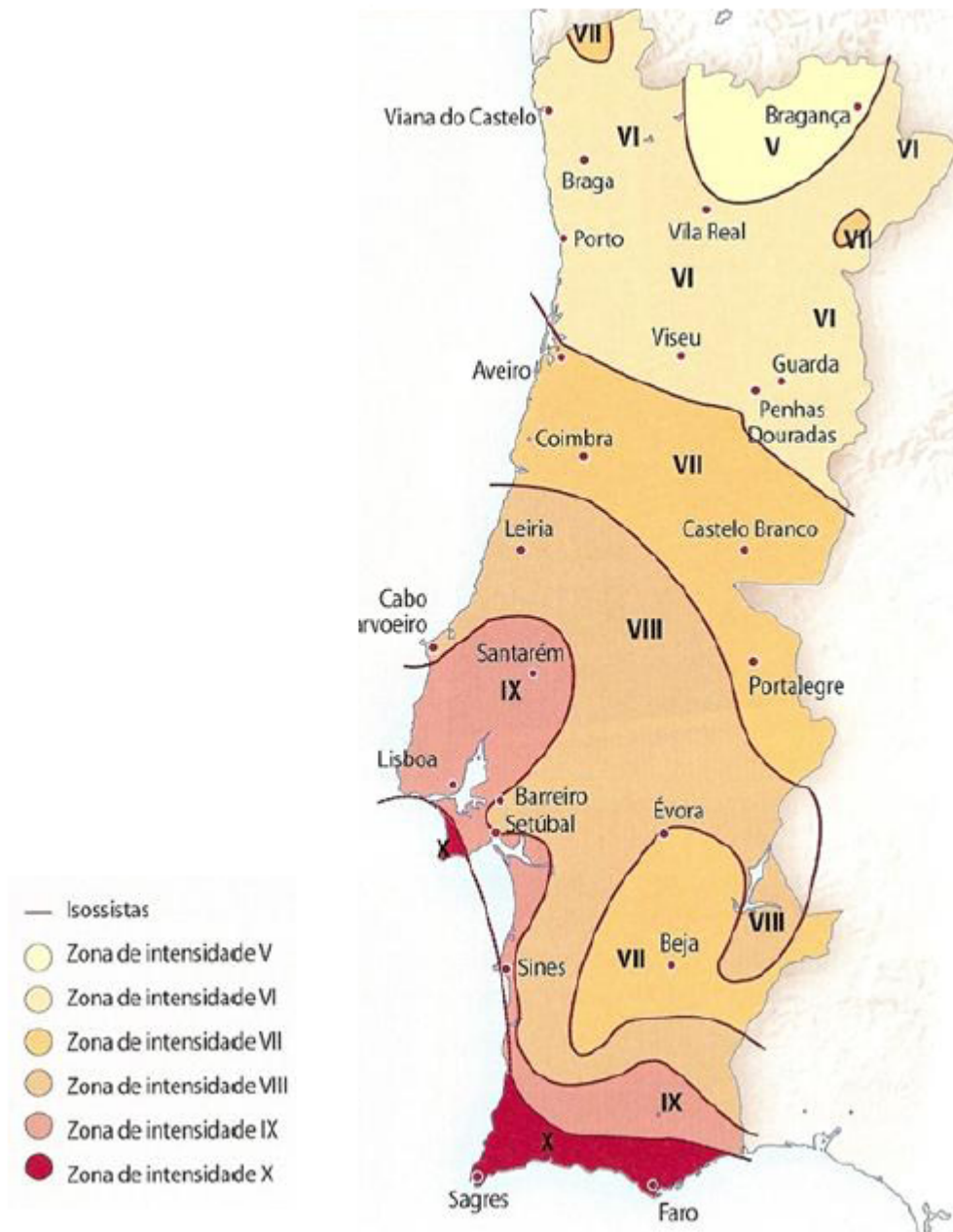
Urgente descontinuar a utilização do AHD, não só para tornar o novo aeroporto competitivo, como para libertar Lisboa da poluição sonora e do ar, e do risco de ter um aeroporto com apenas uma pista e um cone de aproximação e de descolagem que abarca estruturas importantes como a Ponte 25 de Abril, o Hospital de Santa Maria, a Assembleia da República e até a base naval do Alfeite.

## CARTOGRAFIA BASE

Carta geológica de Portugal continental:

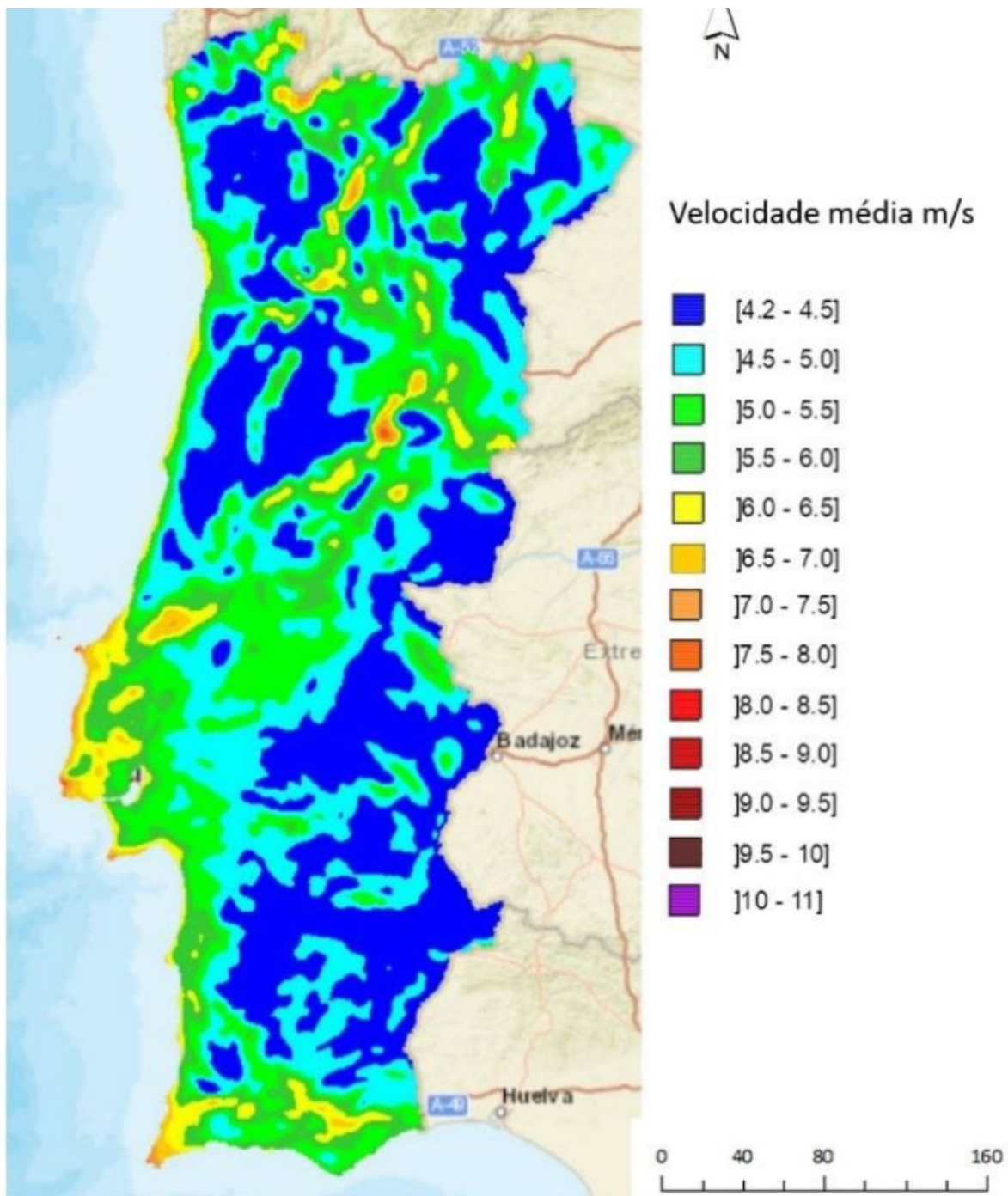


Carta de intensidade sísmica:



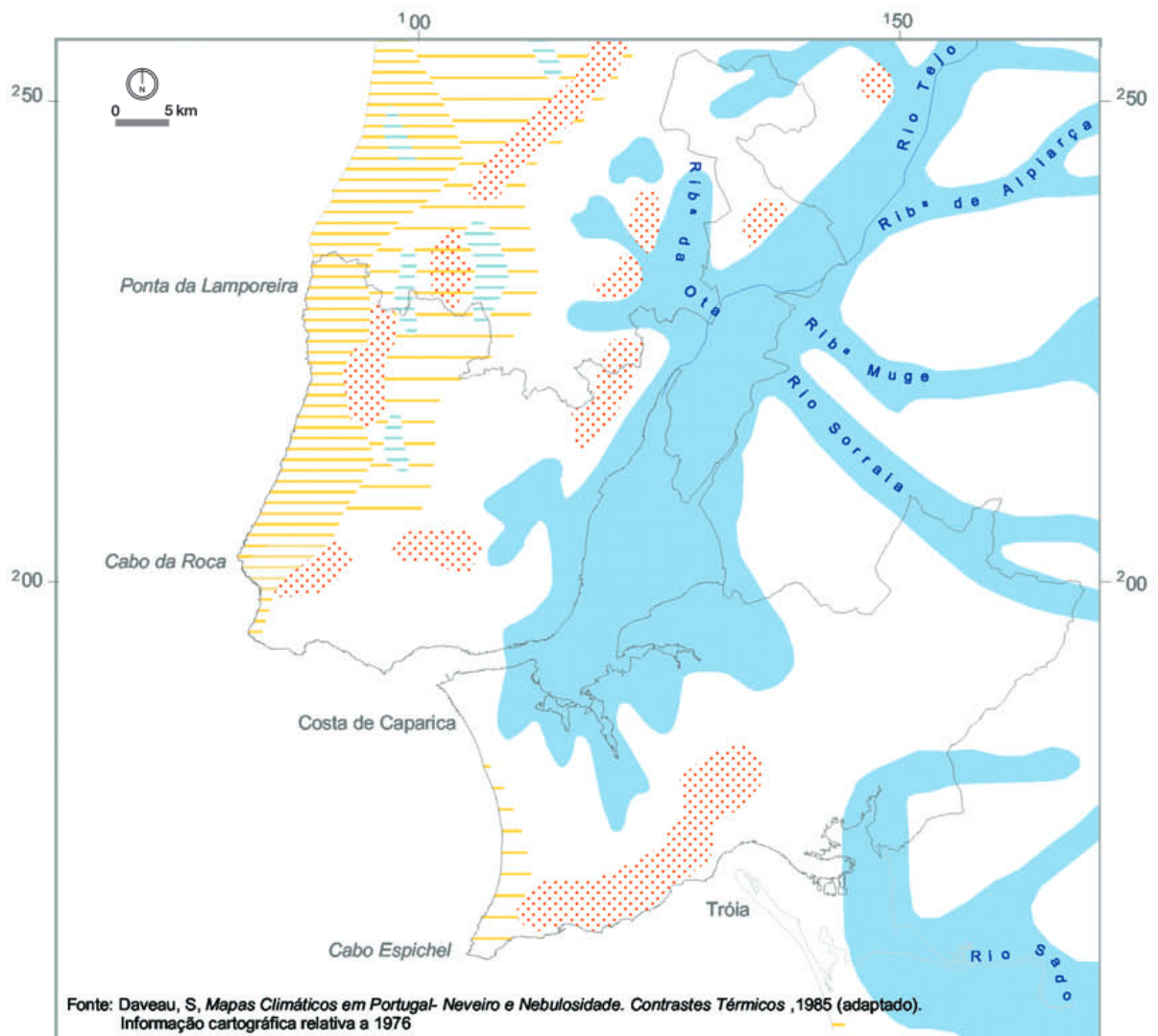


Carta de intensidade média do vento:



Atlas do Potencial Eólico de Portugal Continental Fonte: adaptado INETI, (2015)

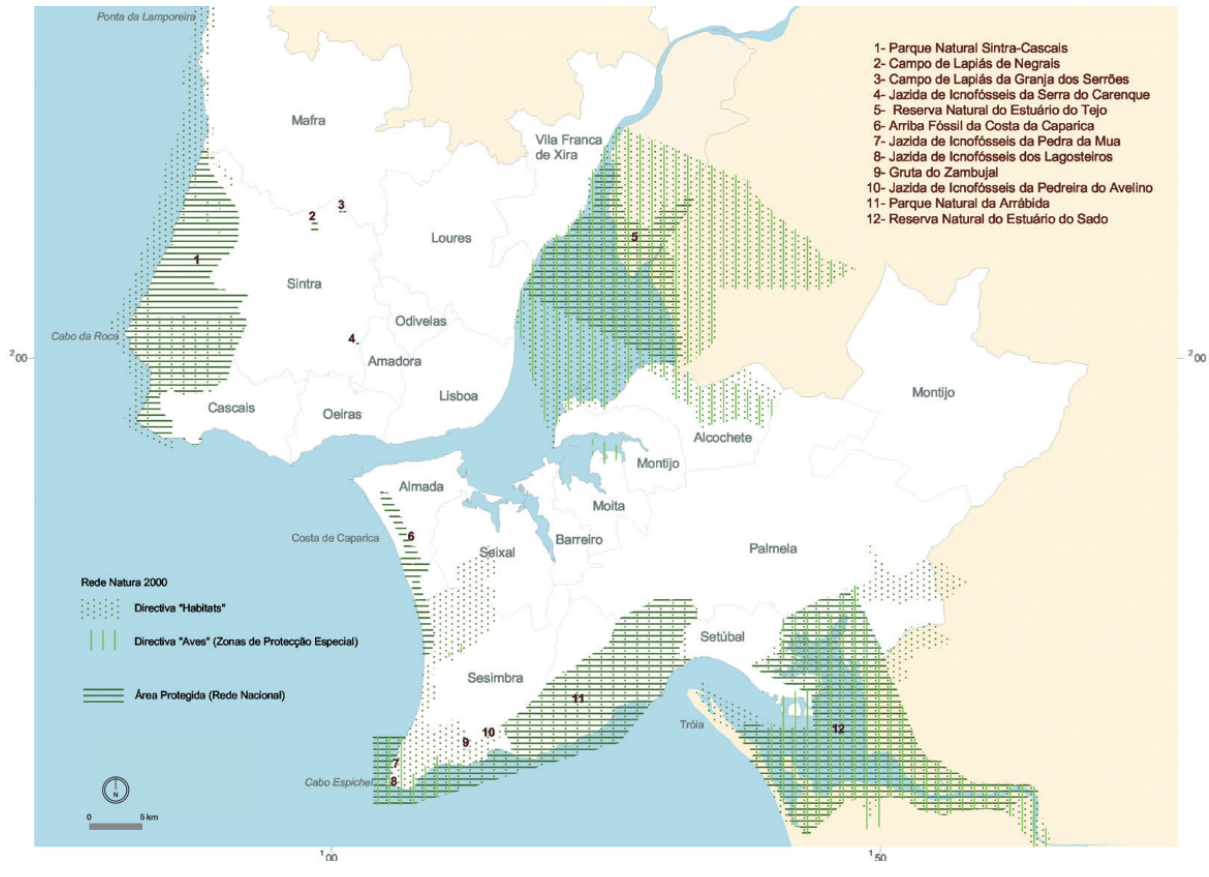
Carta de nevoeiros:



Mapa II.8 Nevoeiro e nebulosidade, média anual. 1931/1960

FÉNOMENO	CARACTERÍSTICAS	RITMO	
		anual	diário
Nevoeiro Litoral (de advecção)  muito frequente significativo	nevoeiro ou baixos estratos	Verão	de manhã (às vezes todo dia)
Nevoeiro das baixas continentais (de irradiação) 	nevoeiro pouco espesso	Outono Inverno Primavera	de noite e de manhã cedo
Nevoeiro das baixas atlânticas (misto) 	mistas	todo o ano	de manhã
Vertente Nebulosa 	frequentes (nem sempre chuvosos)	variáveis consoante a situação geográfica	

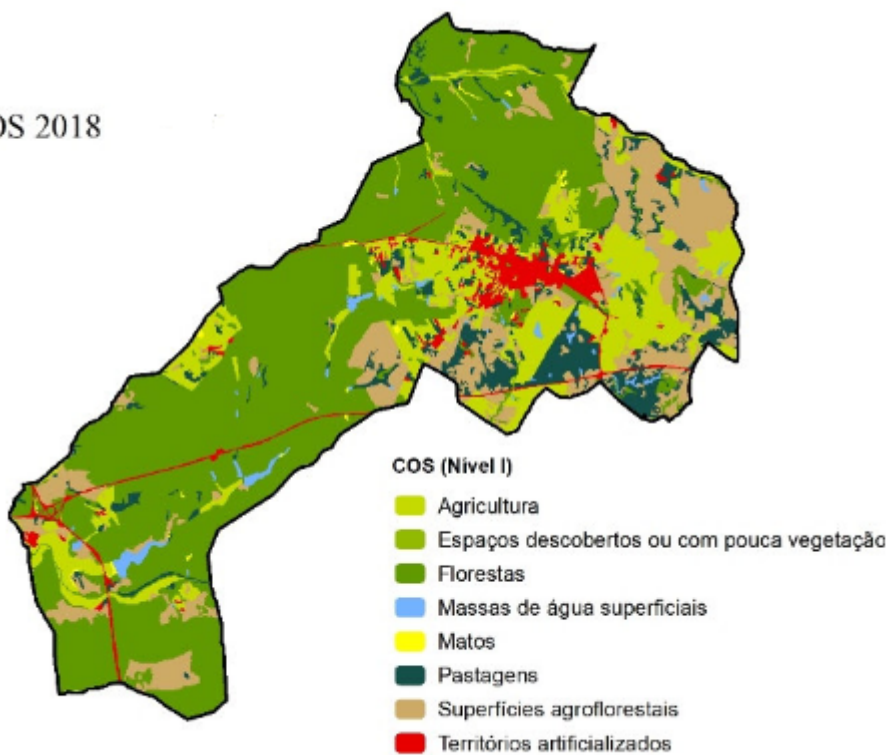
Carta de áreas com valor ambiental elevado:



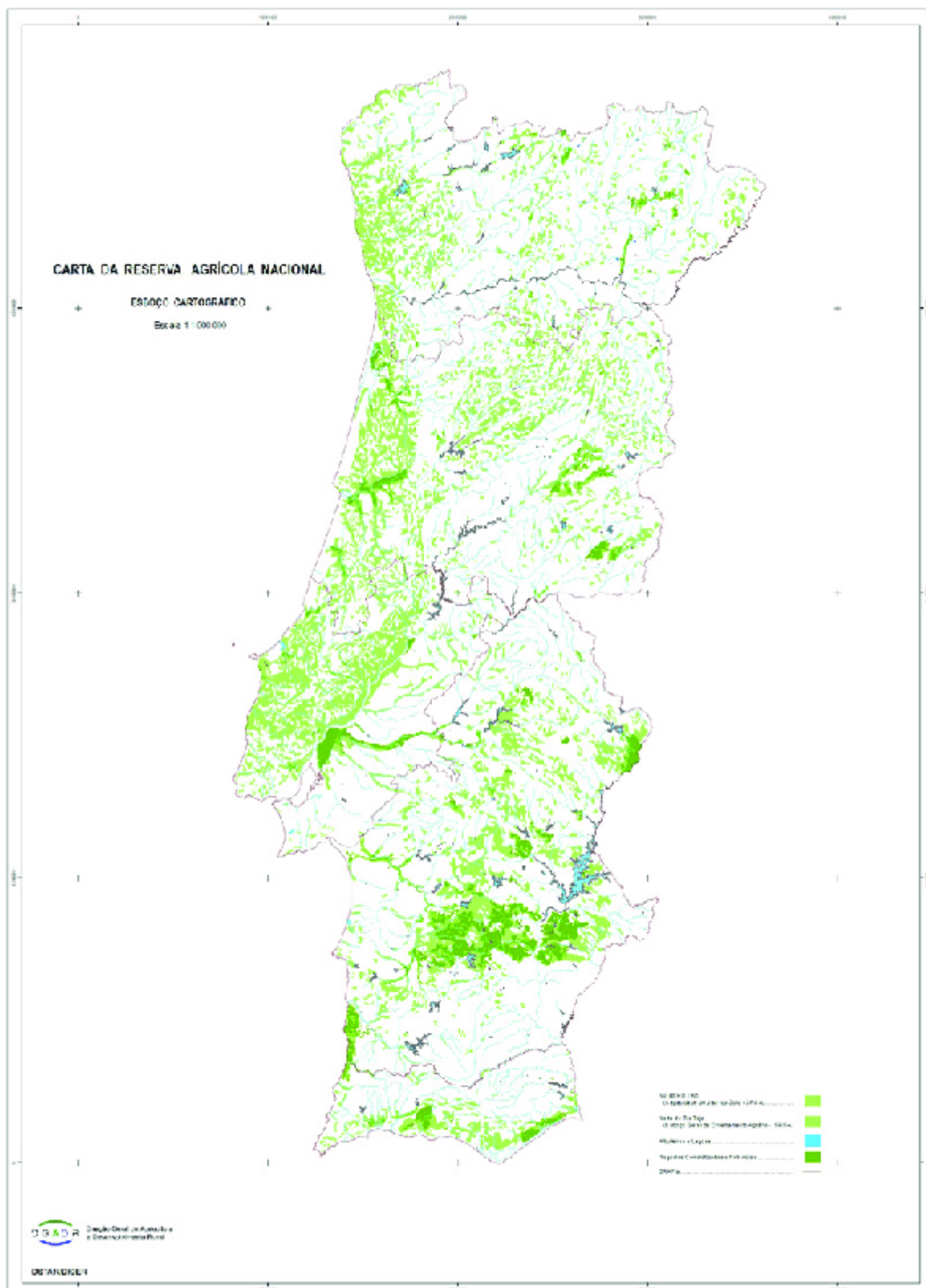
Cartografia uso solos Concelho Vendas Novas



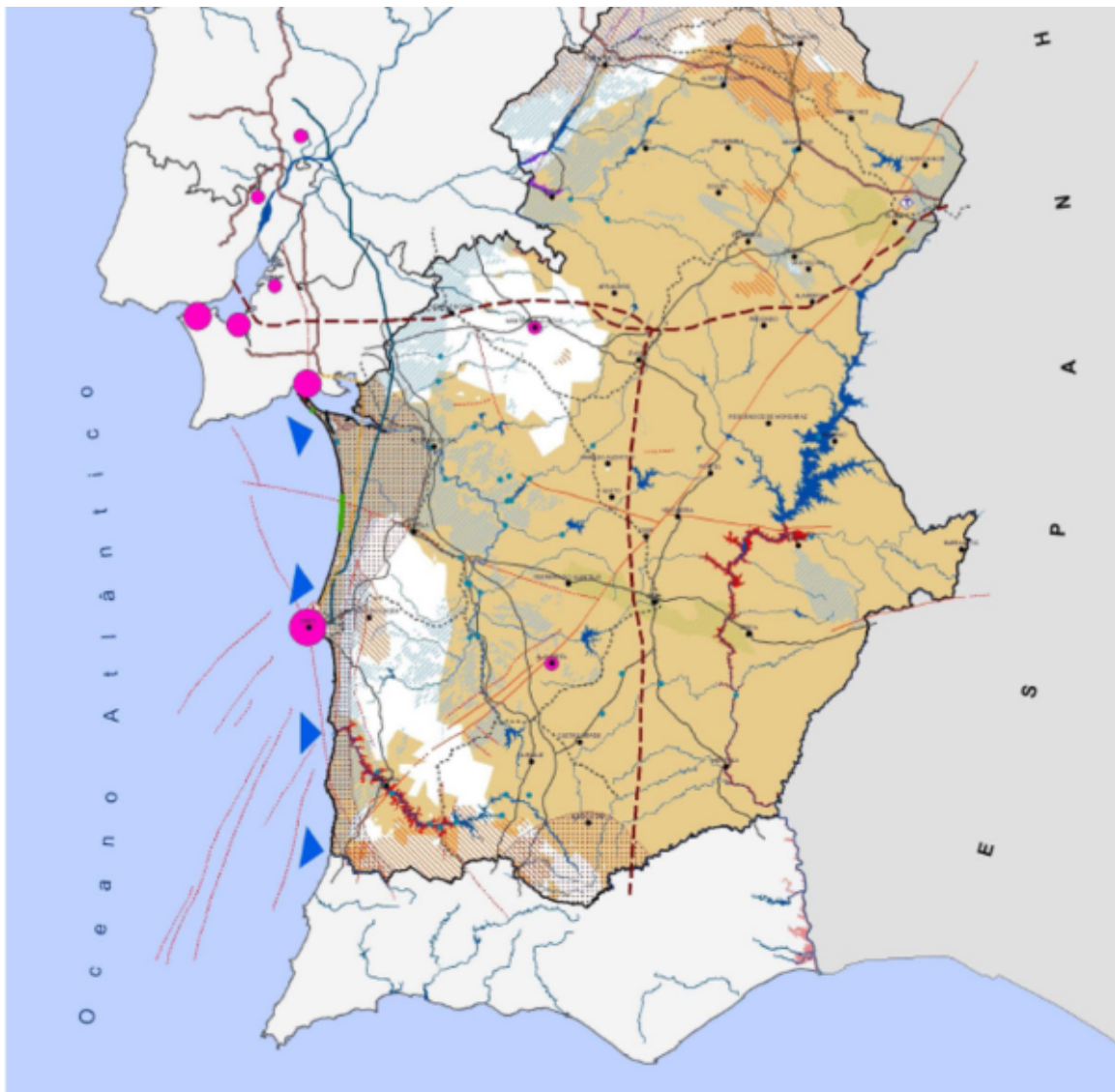
COS 2018



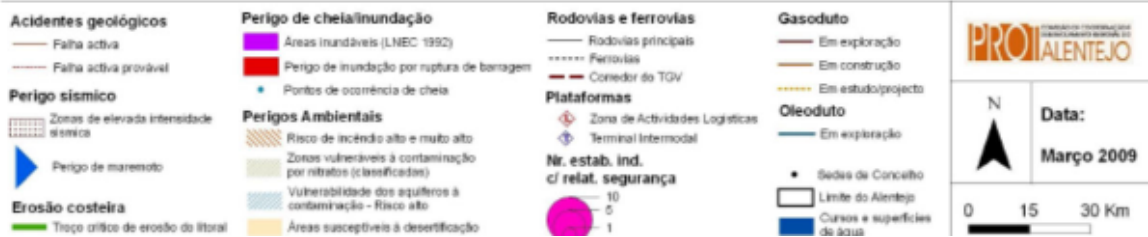
Carta da reserva agrícola nacional:



# Cartografia de riscos



## Sub-sistema dos Riscos Naturais e Tecnológicos



## **Novo Aeroporto de Lisboa**

### **A saúde e o bem-estar da população e da Cidade de Lisboa passam pela desativação progressiva do aeroporto da Portela**

Não é possível ignorar ou relativizar o impacto que o Aeroporto Humberto Delgado tem na vida de milhares de pessoas que habitam e ou trabalham em Lisboa. Não é possível ignorar a necessidade óbvia da progressiva e definitiva desativação do atual aeroporto.

Sabemos de todo o historial e de há quanto tempo se discute a necessidade de outra localização do “Aeroporto de Lisboa”. Se a sua localização na altura da construção, nos anos 40, não causou grande contestação porque o desenvolvimento e ocupação territorial da cidade era outro, nos dias de hoje a sua inserção na cidade não faz qualquer sentido. É, aliás, uma incongruência no que toca à comparação com outras cidades capitais, seja na Europa, seja noutras partes do mundo.

No início da década de 70, o Aeroporto da Portela registava mais de 2 milhões de passageiros por ano. Ainda antes deste atual registo, perante o número de voos atingidos, com a consciência de que não seria possível o seu crescimento progressivo dentro da Cidade de Lisboa e os riscos que isso acarretaria, começou-se a equacionar o estudo de uma nova localização.

Quase 50 anos depois, em 2019, o aeroporto Humberto Delgado registou mais de 31 milhões de passageiros. Tendo-se verificado uma natural quebra em 2020 e 2021 face à pandemia, em 2022 os números começam a aproximar-se do fluxo anterior. Em 2022 registaram-se mais de 28 milhões de passageiros e, segundo o INE (Instituto Nacional e Estatística), nos primeiros quatro meses de 2023 o aeroporto de Lisboa recebeu mais de metade do total de passageiros (53,1%) registados em território nacional, configurando uma subida de 44,6% no número de passageiros transportados face aos primeiros quatro meses de 2022.

Até agosto deste ano, o aeroporto Humberto Delgado chegou a registar mais de 20 mil voos num mês, cerca de 600 voos por dia, um a cada dois minutos, por vezes mais, que configuram grande pressão sobre uma cidade densamente urbanizada.

Falamos de mais de 500 mil habitantes e cerca de outros 400 mil que diariamente frequentam a cidade para trabalhar e ou estudar. É disto que estamos a falar. São milhares de pessoas que não conseguem trabalhar, estudar, descansar. E, por vezes, dormir. Desde 2023 que em Lisboa persiste o regime excepcional que, embora de forma limitada, autoriza voos noturnos. E, infelizmente, muitas vezes nem esse é cumprido. Há noites em que se registam voos à uma da manhã, às duas da manhã e de novo pelas cinco da manhã. Embora saibamos que o impacto é maior na população que reside em redor do aeroporto, exposta 18 horas por dia a altos níveis de ruído – os aviões passam inclusivamente poucos metros acima de algumas zonas residenciais - nos testemunhos que temos acompanhado encontramos a mesma perturbação um pouco por toda a cidade.

O risco a que diariamente muitas destas pessoas estão sujeitas não pode ser negligenciado, desde logo pelo constante incumprimento da Lei do Ruído e respetivo Regulamento Geral.

Têm sido realizados diversos estudos que nos apontam para os diversos riscos, para não falar da reduzida, mas existente, probabilidade da ocorrência de acidente, mas muito em particular no que toca à saúde da população: a degradação da qualidade do ar e o aumento da poluição atmosférica, nomeadamente com o aumento das partículas finas e ultrafinas com relevante impacto em doenças graves como as respiratórias, cardiovasculares, sistema nervoso central. Recentemente a Associação Zero realizou um estudo que alerta para o resultado das medições no cone de aterragem ou descolagem: revelaram níveis de poluentes no ar considerados “alarmantes”, cerca de “40 vezes superiores ao desejado”. Ainda em relação à questão da saúde da população, soma-se a questão do ruído e os preocupantes distúrbios do sono, com relevância mesmo para a privação deste e para a perturbação auditiva.

Aos impactos que já referimos devemos somar o aumento significativo do tráfego automóvel resultante da atividade aeroportuária, com relevante sobrecarga nas infraestruturas da cidade, em particular nos acessos ao aeroporto. Naturalmente aqui também registando um aumento da poluição atmosférica, pondo em causa a qualidade do ar e concorrendo para o aumento da poluição sonora. Não é também irrelevante a circulação de materiais perigosos e inflamáveis como o próprio combustível de abastecimento dos aviões. Não é justo, não é aceitável expor quotidianamente milhares de pessoas, atividades económicas, escolas, universidades e hospitais a riscos e impactos tão significativos.

Obviamente que a existência de uma infraestrutura deste calibre é sempre profundamente perturbadora da vida das populações, do ambiente e ecossistemas, particularmente da avifauna. Por tudo isto consideramos muito positivo que em junho de 2022 se tenha constituído a Comissão Técnica Independente no âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica e se tenha dado início à análise ponderada, rigorosa e com robustez técnica, num apurado trabalho técnico e científico desenvolvido durante meses, de um conjunto de opções para a localização de um Novo Aeroporto de Lisboa, baseada na análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e a avaliação de opções estratégicas, através da coordenação e realização de uma avaliação ambiental estratégica (AAE). Não podendo deixar de salientar esta ter sido constituída com o acordo de PS e PSD.

Baseada em cinco fatores críticos - de Segurança Aeronáutica; Acessibilidade e Território; Saúde Humana e Viabilidade Ambiental; Conectividade e Desenvolvimento Económico; Investimento Público e Modelo de Financiamento, o agora apresentado e posto em consulta pública relatório da CTI identifica duas possíveis localizações para o futuro aeroporto.

Em presença estão as soluções Humberto Delgado + Campo de Tiro de Alcochete, até ficar unicamente Alcochete com mínimo de duas pistas, bem como Humberto Delgado + Vendas Novas, até ficar unicamente Vendas Novas, também com um mínimo de duas pistas.

As opções Humberto Delgado + Montijo e Montijo como ‘hub’ foram classificadas como “inviáveis para um ‘hub’ intercontinental” por razões aeronáuticas, ambientais e económico-financeiras. Em causa a sua “capacidade limitada para expandir a conectividade aérea”.

Nesse sentido, Humberto Delgado + Santarém e Santarém como aeroporto único não são assim opção por razões aeronáuticas, segundo a CTI.





A CTI identificou também no seu 1º relatório (abril 2023) a necessidade de considerar soluções de curto prazo para aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa. Considera-se como curto prazo o período em que o atual Aeroporto Humberto Delgado tem de se manter como aeroporto único em funcionamento fazendo face à crescente procura, enquanto uma primeira pista no Novo Aeroporto de Lisboa não se encontrar em funcionamento. As medidas de curto prazo, que se sugerem neste relatório, resultam de uma análise de restrições e dificuldades operacionais no funcionamento do AHD que podem ser resolvidas com ações de melhoria de gestão operacional, sem ou com baixos custos de investimento. Neste contexto insere-se a utilização do atual espaço de Figo Maduro.

Assim, a Associação Política Cidadãos por Lisboa, cujo âmbito de atuação se centra sobretudo na esfera local e na defesa da cidade de Lisboa, que no seu programa eleitoral defendeu a rápida concretização de um novo aeroporto principal na Área Metropolitana de Lisboa, muito bem ligado a Lisboa por transportes coletivos, exigindo o fim dos voos noturnos no aeroporto Humberto Delgado e a progressiva redução dos voos desta infraestrutura, com vista a mitigar os impactos na qualidade do ar, ruído e na saúde e qualidade de vida dos lisboetas, face à manifesta e aguda realidade sobre o impacto negativo na saúde da população que vive e trabalha na Cidade de Lisboa, entendem que a questão foi profundamente estudada, defendendo:

- Do ponto de vista da população de Lisboa, a inequívoca e imperiosa necessidade da desativação progressiva da Portela/Aeroporto Humberto Delgado;
- A defesa do interesse público e nacional, contra os interesses privados da concessionária aeroportuária “Vinci” e da posição que defendem;
- A promoção de medidas mitigadoras do impacto do funcionamento do atual aeroporto como o fim dos voos noturnos;
- A óbvia necessidade do investimento na ferrovia e no Plano Nacional Ferroviário, a concretização da Linha de Alta Velocidade e da Terceira Travessia do Tejo, ainda que independentemente do novo aeroporto, assegurando as necessárias e determinantes acessibilidades ao Novo Aeroporto;
- A importância dos terrenos do atual aeroporto e do seu uso futuro, tanto mais que a par do Vale de Santo António serão a última grande reserva de solo público. Estes terrenos constituem uma reserva estratégica para o desenvolvimento futuro da cidade. O seu destino será determinante para a discussão de que Cidade queremos e que desde já importa ter.
- A necessidade de o debate sobre o futuro de Lisboa, a ter no âmbito da discussão do futuro Plano Diretor Municipal, tenha como considerando de partida a progressiva e definitiva desativação do atual aeroporto
- A confiança no trabalho realizado pela CTI, considerando que ambas as soluções apresentadas são válidas.

Assinado por: **Paula Cristina Coelho Marques  
Barbosa Correia**

Num. de Identificação: 10047962  
Data: 2024.01.18 13:34:10+00'00'

Pela Direcção da Associação Política Cidadãos por Lisboa  
16 janeiro 2024



# União dos Sindicatos de Setúbal

Parecer geral:

1. O Relatório Ambiental preliminar elaborado pela CTI e em apreciação pública até 26 de janeiro de 2024, veio confirmar com grande confiança e suficiente detalhe as vantagens da construção, faseada, do Novo Aeroporto de Lisboa nos terrenos do Campo de Tiro da Força Aérea, comumente conhecido como de Alcochete. Nesse sentido acaba por corroborar as conclusões e indicações do Relatório do LNEC de 2008;
2. A partir deste Relatório não será mais aceitável que se continue a narrativa de que o NAL tem custos acrescidos para os contribuintes e que demora quase uma década a construir. O prazo de cerca de três anos (3) para entrar em funcionamento uma primeira pista, já com o tempo necessário à sua certificação, deita por terra os argumentos dos apoiantes de um novo aeroporto no Montijo/BA6, complementar ao aeroporto Humberto Delgado.

Também os cálculos com o valor do investimento (cerca de três mil milhões de euros) demonstram que só a falta de interesse e vontade da multinacional VINCI em construir o NAL, pode justificar andarmos há 15 anos a não concretizar o que o LNEC referenciava como melhor solução para Lisboa e para o país;

3. O Relatório e as notícias recentes vindas a público confirmam que, tal como no passado, as gestões dos aeroportos em Portugal dão origem a lucros suficientes para suportar o investimento num Novo Aeroporto. Demonstra também o quanto Portugal e os portugueses têm vindo a ser “esbulhados” após a ANA Aeroportos ter sido vendida à VINCI.

Não só os lucros aumentaram, como a multinacional já recuperou em dez anos (cerca de mil e quinhentos milhões de euros de lucros líquidos) o valor que foi pago pela concessão, como o investimento efectuado pela ANA ficou quase dezanove por cento (19%) abaixo do investimento efectuado pela ANA empresa pública e de capitais públicos;

4. O Relatório, ainda que de forma tímida, confirma que a solução “Alcochete” é a que, de todas, tem o maior equilíbrio do ponto de vista ambiental.

Já do ponto de vista da saúde humana e das outras espécies, o Relatório confirma os elevados prejuízos que sempre foram denunciados relativamente à opção Portela+Montijo.

Menos ruído é igual a melhor saúde, menos ruído melhora concentração para os alunos as escolas dos concelhos da Moita, Barreiro e Montijo e não põem em risco as indústrias do Barreiro que estão ao abrigo da directiva comunitária Seveso;



5. Do ponto de vista de ordenamento do território e da promoção dos interesses das populações (desenvolvimento sustentado, emprego, crescimento económico e social, entre outros) a solução de construir o NAL de modo faseado nos terrenos públicos do Campo de Tiro é a que nos parece mais adequada às necessidades de cautelas que não “obrigam” a investir tudo de uma vez.

Terrenos públicos não exigem indemnizações e tempo perdido;

6. Do ponto de vista do emprego saudamos o facto da Base aérea não desaparecer e ficar o know-how no distrito bem como a criação de mais emprego com a opção Campo de Tiro de Alcochete;
7. Resulta claro que não existe uma dependência, que alguns insistem em deturpar, entre a construção do NAL e a Terceira Travessia do Tejo entre Barreiro e Chelas, TTT, e a Alta Velocidade Ferroviária.  
São projectos que se complementam e potenciam entre si, mas que existem e podem coexistir separadamente;

Com base nestes pressupostos e sem prejuízo de outros, igualmente mais favoráveis, a União dos Sindicatos de Setúbal/CGTP-IN apoia como solução mais adequada a construção, faseada, do Novo Aeroporto de Lisboa nos terrenos públicos do Campo de Tiro de “Alcochete”.

Do mesmo modo exigem que o Relatório final que vier a ser emitido, constitua um elemento determinante, não descartável, para o próximo governo adoptar na sua decisão que não pode continuar a ser adiada.

A direcção da União dos Sindicatos de Setúbal/CGTP-IN

NIF 500 977 933

Setúbal 23 de janeiro de 2024



## Considerações DHL Express Portugal, Lda – Relatório CTI

### **Entidade:**

DHL Express Portugal, Lda, nif: 500731993

Sede: Avenida D. João II, n.º 51, 4.º andar, 1990-085 Lisboa

### **Sobre a DHL:**

A DHL é a principal marca global na indústria da logística. As unidades de negócio da DHL oferecem um portfólio incomparável de serviços de logística, abrangendo desde a entrega porta-a-porta nacional e internacional, soluções de e-commerce, de transporte marítimo até à gestão da cadeia de abastecimento industrial.

A DHL conecta pessoas e negócios de forma segura e fiável permitindo fluxos comerciais globais sustentáveis. Com soluções especializadas para mercados e indústrias em crescimento, tais como, engenharia, *life services & healthcare*, manufatura e energia, entre outras. Isto faz com que a DHL se afirme como “*A companhia de logística para o mundo*”. Para tal, o Grupo DHL conta com cerca de 600.000 trabalhadores em mais de 220 países e territórios.

### **Sobre a DHL Express Portugal:**

Presente no mercado português há mais de 40 anos, conta já com 12 instalações em Portugal (incluindo ilhas), com três a cinco voos dedicados por dia e dois Gateways (um em Lisboa e outro no Porto). Detentora de uma frota operacional de distribuição de mais de 200 veículos, tendo iniciado a sua descarbonização no ano de 2023, possuindo neste momento já 44 veículos totalmente elétricos.

Com aproximadamente 450 trabalhadores em Portugal e mais de 4,6 milhões de envios manuseados por ano, a DHL é uma empresa que liga Portugal ao mundo.



## Considerações DHL Express Portugal, Lda – Relatório CTI

### SUMÁRIO EXECUTIVO

O presente documento pretende transmitir a visão da DHL sobre a importância do setor da logística em Portugal, mais concretamente, da carga aérea.

O Relatório apresentado pela CTI, em agosto de 2023 e o relatório ambiental preliminar, de dezembro de 2023, não evidenciaram a relevância do setor para a economia do País, assim como as implicações que uma mudança temporária de instalações acarretaria para o normal decorrer da atividade área e de todos os serviços que lhe estão afetos. Na realidade, constatamos enquanto operador de logística expresso, que a nossa atividade não foi considerada na análise relativa a uma mudança de aeroporto que impacta naturalmente o nosso setor, mas também toda a cadeia de abastecimento que daí advém, trazendo claras implicações para as empresas exportadoras, assim como para a economia do país.

Uma infraestrutura aeroportuária tem um impacto na sociedade e na economia do país bastante considerável. Como tal, a análise efetuada relativa aos seus impactos tem de ter em linha de conta múltiplos fatores, entre os quais a logística.

Este documento pretende, por isso, ser um contributo da DHL, para aquilo que considera essencial ter em linha de conta no nosso seu setor específico, assim como o valor que uma empresa como a DHL aporta para o país.

### Posicionamento

#### 1. Importância da DHL e setor

Naturalmente, o setor logístico é vital para a competitividade de qualquer país, e num mundo global como aquele em que vivemos, a rapidez e capacidade de abastecimento são fundamentais. Por essa razão, é fulcral estarmos perto das empresas e dos consumidores, apoiando a agilização do seu negócio, e crescimento nacional e internacional.



## Considerações DHL Express Portugal, Lda – Relatório CTI

A proximidade à região de Lisboa é por isso primordial, pois só isso permitirá às empresas portuguesas colmatar o facto de nos encontrarmos numa zona periférica do continente europeu, e garantir um serviço logístico eficiente e de qualidade, e com isso competir com outras empresas sedeadas noutros países.

No que respeita ao setor logístico expresso, é por isso de vital importância a presença em aeroportos, e a localização dos mesmos junto de centros de decisão, dos maiores polos industriais e de serviços, e naturalmente junto dos consumidores.

No Porto, a DHL encontra-se no Aeroporto Francisco Sá Carneiro desde 2012, tendo tal permitido um crescimento de **270%** nos envios manuseados. E porque investimento gera investimento, esse crescimento leva a que neste momento nos encontremos a investir **25M€** para expandir o nosso terminal de carga, triplicando a sua capacidade, de forma a fomentar o desenvolvimento da indústria e serviços na região.

### 2. Ambiental

Todos estes investimentos têm em linha de conta o fator ambiental. Os compromissos assumidos pelo Grupo DHL, no programa estratégico de sustentabilidade 2030, alinhados com o Acordo de Paris, implicam o redesenho das infraestruturas de suporte à operação para garantir a neutralidade carbónica dos edifícios, ao prepará-los para uma operação limpa e que permita a transição energética para viaturas 100% elétricas, que iniciámos em 2023. A logística tem um papel importante na pegada de carbono, e como tal, todas as otimizações de infraestruturas e redes são crucias nos dias que correm.

As grandes metas do Grupo DHL resultam em:

- Redução de emissões para <29m toneladas de CO<sub>2</sub>e até 2030;
- Zero emissões GHG (emissão de gases de efeito de estufa) até 2050;



## Considerações DHL Express Portugal, Lda – Relatório CTI

. 2030 targets: >30% de SAF (Sustainable Aviation Fuel) e 60% de viaturas elétricas na atividade de recolhas e entregas;

· Até 2033, emissão de 500M€ de obrigações relacionadas com sustentabilidade;

A logística tem um papel importante na pegada de carbono, e como tal, todas as otimizações de infraestruturas e redes são crucias nos dias que correm.

### 3. Financeiro:

O setor logístico nacional representa quase 6% do Valor Acrescentado Bruto da Economia portuguesa, e quase 3% dos empregos de forma direta.<sup>1</sup>

Ainda que as vias marítima e rodoviária sejam mais relevantes em termos de peso e valor transportado, a via aérea tem vindo a demonstrar um crescimento sustentado de dois dígitos de ano para ano.

O que constatamos:

Os terminais de carga nos aeroportos de Lisboa e Porto representam juntos 92,6% do total da carga aérea movimentada em Portugal.

#### 1. **Aeroporto de Lisboa em 2019<sup>2</sup>:**

- Movimentou 142 mil toneladas de mercadorias.
- Principais destinos de exportação incluem Brasil, EUA, Emirados Árabes, Angola e mercado nacional.
- Forte crescimento dos fluxos de carga para o Brasil e EUA.

---

<sup>123</sup> A partir de: **APLOG & KPMG** Estudo "[A Logística em Portugal – Inovação, Tendências e Desafios do Futuro](#)".



## Considerações DHL Express Portugal, Lda – Relatório CTI

### 2. Aeroporto do Porto em 2019<sup>3</sup>:

- Movimentou cerca de 42 mil toneladas de carga.
- Maior região exportadora, com principais mercados sendo Alemanha, Bélgica, Espanha, Inglaterra e mercado nacional.
- Crescimento dos fluxos de carga para a Alemanha e outros mercados globais.

### 3. Padrões de Importação<sup>4</sup>:

- Nas importações, há uma concentração dos fluxos de produtos nas zonas de grande consumo, associadas às regiões de maior densidade populacional.

Estas informações sugerem uma dinâmica interessante no comércio de carga aérea em Portugal, com diferentes aeroportos servindo como pontos estratégicos para exportações e importações, destacando-se os destinos e origens mais significativos em termos de volume de carga.

### 4. Operacional:

O forte crescimento do transporte aéreo está associado ao aumento do e-commerce global, em segmentos de mercado de maior valor, com entregas *anytime, anywhere*.

O mercado global em que nos encontramos exige das empresas um nível de competitividade crescente, e um serviço de excelência, cada vez mais marcado por entregas urgentes. É por isso fundamental otimizar toda a cadeia de abastecimento, aproximando os centros logísticos dos centros industriais, dos serviços e das pessoas. Para tal, a eliminação de processos de manuseamento adicionais, a redução do transporte a nível local e a otimização de processos logísticos permite um ganho de produtividade e competitividade de vital importância para as empresas portuguesas.

---

<sup>4</sup> A partir de: **APLOG & KPMG** Estudo "[A Logística em Portugal – Inovação, Tendências e Desafios do Futuro](#)".





## Considerações DHL Express Portugal, Lda – Relatório CTI

É por isso que não nos podemos esquecer que o setor logístico funciona em rede com as companhias aéreas regulares de passageiros. As diferentes conexões e sinergias que se criam entre a carga aérea e as restantes companhias é substancial e não de somenos importância.

Desde Lisboa temos conexões para: ilhas (Madeira e Açores), Luanda, São Tomé e Cabo Verde representando cerca de **400 mil toneladas**, sendo que se perspetivam crescimentos para outros países, nomeadamente os PALOP.

Tanto os destinos de conexão, como a sensibilidade da carga que é manuseada (*diga-se medicamentos ou mercadoria de temperatura controlada*), entre todas as questões expostas supra, não podem deixar de ser consideradas, e como tal, esquecidas, num projeto desta dimensão para o país.

Atualmente 85% do volume de negócio relacionado com a carga aérea, encontra-se localizado na área Metropolitana de Lisboa, mais propriamente no eixo Setúbal - Alverca, o que pressupõe que a localização da nova infraestrutura aeroportuária deverá ter mais este fator em consideração na decisão da nova localização.

### 5. Conclusão

Face ao exposto supra, a DHL Express está empenhada em contribuir na solução, e para isso, considera essencial ser ouvida neste tipo de projetos. Assim sendo, gostaríamos de participar de forma ativa num grupo de trabalho onde a logística possa dar o seu contributo para uma solução aeroportuária em Lisboa e consideramos necessário que se contacte com o sector de logística no seu conjunto para conhecer as necessidades reais e desafios que se enfrenta.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

### Moção n.º 2/2024

## **Sobre as conclusões da Comissão Técnica Independente responsável pelo estudo de avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa**

### I

Há muito que Lisboa precisa de um novo aeroporto e há muito que o país precisa de um novo aeroporto de Lisboa.

Em 1970, o Aeroporto da Portela registou cerca de 2 milhões e duzentos mil passageiros. Alguns anos antes de se atingirem estes números, em face do aumento de tráfego verificado, decidiu-se começar a estudar a construção de um novo aeroporto. Esta decisão resultou da perceção de que o principal aeroporto do país não poderia crescer indefinidamente dentro da capital. Porém, ao longo de mais de cinquenta anos foi precisamente isso que aconteceu. É isso que hoje se continua a verificar. É isso que se perspectiva que venha a acontecer nos próximos anos.

Em 2019, foram mais de 31 milhões os passageiros que passaram pela Portela. O tráfego multiplicou-se por mais de 15, desde que foi tomada a decisão de construção de um novo aeroporto.

Depois da quebra verificada nos anos da pandemia – em 2020 e em 2021 – o tráfego voltou a subir. Em 2022, passaram pelo Aeroporto de Lisboa mais de 28 milhões de passageiros. Nos primeiros quatro meses de 2023, segundo o Instituto Nacional de Estatística, o Aeroporto de Lisboa, que movimentou mais de metade (53,1%) do total de passageiros que passaram pelos aeroportos nacionais, registou uma subida de 44,6% no número de passageiros transportados face aos primeiros quatro meses de 2022.

O Aeroporto Humberto Delgado chegou a registar mais de 700 movimentos num só dia. Mais de 20 mil voos num mês.

O sobrevoo constante, a baixas altitudes, de zonas densamente urbanizadas coloca uma pressão considerável sobre a cidade – sobre os seus mais de 500 mil habitantes e sobre as mais de 400 mil pessoas que diariamente nela entram para trabalhar ou estudar – e constitui um risco não negligenciável, para o qual vários estudos têm vindo a alertar. Um risco a que estão quotidianamente expostas largas centenas de milhar de pessoas, atividades económicas,



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

os mais diversos serviços públicos – escolas, universidades, hospitais e outros. Um risco para a cidade e também para o país.

Este risco não se mede apenas pela probabilidade, reduzida, mas existente, de ocorrência de um acidente. Mede-se também pela certeza de impactos significativos no ambiente, na qualidade de vida e na saúde das populações. O funcionamento do Aeroporto Humberto Delgado está associado à notória degradação da qualidade do ar, ao aumento da poluição atmosférica, com modificações nos padrões de distribuição de vários poluentes, vários deles notoriamente associados aos aviões, como as partículas finas e ultrafinas, com impactos cumulativos na saúde, responsáveis por doenças graves (respiratórias, cardiovasculares, do sistema nervoso central, cancro ou diabetes, entre outras), mesmo que de evolução lenta e silenciosa.

Num dos estudos recentemente divulgados, levado a cabo pela Associação Zero, medições efetuadas no cone de aterragem ou descolagem em relação à pista do Aeroporto Humberto Delgado revelaram níveis considerados “alarmantes” de poluentes no ar, cerca de “40 vezes acima do desejado”, com destaque para a “concentração perigosa de partículas ultrafinas no ar”, diretamente relacionadas com o funcionamento do aeroporto.

Os responsáveis pelo estudo recomendaram o encerramento do Aeroporto Humberto Delgado, considerando-o “incompatível com níveis de saúde pública aceitáveis em Lisboa” e defendendo a sua desativação “nos próximos cinco, máximo sete anos, optando por uma localização o mais afastada possível de aglomerados populacionais e com prejuízo ambiental, social e económico mínimo”.

Também o ruído, diurno e noturno, prejudica sobremaneira a saúde das populações e a sua qualidade de vida. Recordemos que as restrições aos voos noturnos têm sido, por diversas vezes, ou violadas ou excecionalmente levantadas, verificando-se aterragens e descolagens no período noturno, incluindo entre as 00h00 e as 6h00, o que tem evidentemente consequências para a tranquilidade e a saúde da população.

Aos impactos diretos do aeroporto devem somar-se os impactos indiretos, por exemplo, ao nível do aumento significativo do tráfego automóvel na cidade. Nos últimos anos, os níveis de poluição registados em torno de infraestruturas rodoviárias associadas ao escoamento do tráfego associado ao aeroporto (incluindo o de circulação de materiais perigosos e inflamáveis, como os combustíveis de avião), como a segunda circular e o eixo norte-sul, aumentaram significativamente, incluindo em zonas de elevada densidade habitacional e de equipamentos públicos como escolas ou estabelecimentos de saúde.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

## II

Na passada semana, a Comissão Técnica Independente (CTI) nomeada pelo Governo, no seguimento de um acordo PS-PSD, para avaliar as opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa pronunciou-se sobre qual a melhor localização para o futuro Aeroporto de Lisboa, considerando a solução “Campo de Tiro de Alcochete” como a que apresenta mais vantagens, entre as nove possibilidades estudadas. Dessas, apenas duas foram consideradas viáveis, tendo em vista a perspetiva de constituição de um “hub” intercontinental.

As conclusões da CTI assentam num aturado trabalho técnico e científico multidisciplinar, levado a cabo ao longo dos últimos meses, de avaliação comparativa das localizações possíveis e de seleção da localização mais indicada, tendo por base cinco Fatores Críticos de Decisão – Segurança Aeronáutica; Acessibilidade e Território; Saúde Humana e Viabilidade Ambiental; Conectividade e Desenvolvimento Económico; Investimento Público e Modelo de Financiamento.

Este trabalho conduziu à exclusão da solução “Montijo”, incluindo na sua versão “Portela+Montijo”, considerada inviável para um “hub” intercontinental, por razões aeronáuticas, ambientais e económico-financeiras, devido à sua capacidade limitada para expandir a conectividade aérea.

Quanto ao Aeroporto Humberto Delgado, a CTI é clara ao afirmar que “as razões ambientais e de saúde pública justificam o fecho ou uma redução significativa de movimentos no Aeroporto Humberto Delgado”, acrescentando ainda que “contratualmente, a previsão do procedimento do NAL [Novo Aeroporto de Lisboa], sendo seguida, conduz ao fecho do AHD [Aeroporto Humberto Delgado], porque o NAL está concebido como aeroporto de substituição do AHD”.

Sublinhe-se que já em 2013 a zona do Campo de Tiro de Alcochete foi estudada, acordada e consensualizada como local indicado para instalar o Novo Aeroporto de Lisboa, após uma avaliação realizada pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil e sequente decisão do governo. Uma decisão que não veio a ser concretizada, atrasando todo o processo de construção do aeroporto e conduzindo à atual situação. Importa agora que, contrariamente ao que então sucedeu, a obra seja lançada e concretizada o mais rapidamente possível.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

### III

Do ponto de vista da cidade de Lisboa, impõe-se concretizar tão prontamente quanto possível a substituição progressiva – mas definitiva – do Aeroporto Humberto Delgado. Este é o cenário defendido também pela Comissão Técnica Independente.

Não se ignorando a posição que tem vindo a ser defendida pelo concessionário dos aeroportos, a ANA, empresa que foi privatizada à VINCI, importa que seja o interesse nacional, o interesse das populações, a prevalecer sobre os interesses particulares de um concessionário e não o contrário.

Numa cidade moderna, com qualidade de vida, saudável e ambientalmente sustentável, não há lugar para um aeroporto e para os impactos e riscos que lhe estão associados. A libertação progressiva e definitiva de Lisboa destes impactos e riscos, com o encerramento do Aeroporto Humberto Delgado, abre, entretanto, uma outra discussão, que a Câmara Municipal de Lisboa assume desde já a intenção de promover: a do futuro dos terrenos onde o aeroporto hoje está implantado. Este foi também um dos tópicos abordados no estudo da Comissão Técnica Independente.

Estes terrenos constituem uma reserva estratégica para o desenvolvimento futuro da cidade. Os seus usos futuros terão sempre um forte impacto territorial, direto e indireto, sobre Lisboa e sobre a sua área metropolitana. Este é o momento de discutir esses usos. É o momento de conceber um amplo e participado processo de discussão pública que apoie essa decisão. Uma discussão que deve ser profunda e com uma visão de futuro, balizada pelo critério da melhor e mais elevada utilidade social e coletiva destes terrenos. São terrenos públicos, é um projeto público e uma perspetiva coletiva, de bem-comum, o que deve imperar na configuração de uma solução de futuro. É o interesse público, social, coletivo o que deve imperar nesta discussão.

### IV

A decisão sobre o futuro Novo Aeroporto de Lisboa articula-se necessariamente com outros investimentos estruturantes com impacto na cidade de Lisboa – casos da Terceira Travessia do Tejo (TTT) e da Linha de Alta Velocidade Ferroviária.

Estando prevista há longos anos, a TTT foi consensualizada no seio da Área Metropolitana de Lisboa como prioridade, tendo localização escolhida (Chelas-Barreiro) e canal protegido no Plano Diretor Municipal de Lisboa. O Plano Nacional Ferroviário assume a TTT entre



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

Chelas-Barreiro como um elemento nuclear desse plano. Também a Alta Velocidade Ferroviária está há muito prevista.

Estas três infraestruturas – Novo Aeroporto de Lisboa, TTT e Alta Velocidade Ferroviária –, estando há muito previstas e podendo avançar independentemente, beneficiam com uma visão integrada e com a necessária articulação daí decorrente.

**Assim, os Vereadores do PCP propõem que a Câmara Municipal de Lisboa, reunida a 17 de janeiro de 2024, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 8º do seu Regimento e pela presente Moção, delibere:**

1. Saudar as conclusões da Comissão Técnica Independente responsável pelo estudo de avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa;
2. Expressar profunda preocupação em face dos estudos que têm sido divulgados sobre os níveis alarmantes de poluição atmosférica associados ao funcionamento do Aeroporto Humberto Delgado e dos impactos, graves, que esta poluição tem na saúde da população;
3. Reclamar o fim imediato dos voos noturnos no Aeroporto Humberto Delgado e, por conseguinte, de todos os regimes excecionais e derrogações que os viabilizam, denunciando o profundo impacto negativo destes voos na saúde e na tranquilidade da população;
4. Solicitar ao Governo que tome, tão prontamente quanto possível, as medidas imediatas necessárias ao arranque das obras do Novo Aeroporto de Lisboa, considerando, nos termos propostos pela Comissão Técnica Independente, que o funcionamento do Aeroporto Humberto Delgado se deve circunscrever ao tempo mínimo imprescindível para concluir a construção do Novo Aeroporto de Lisboa que o vai substituir; sublinha que a solução apontada pela Comissão Técnica Independente, na zona do Campo de Tiro de Alcochete, prevê uma construção faseada do Novo Aeroporto de Lisboa; defende, nestes termos, a desativação progressiva – mas definitiva – do Aeroporto Humberto Delgado;
5. Convidar as instituições da cidade e a população a envolverem-se num debate amplo sobre os usos futuros a dar aos terrenos de implantação do Aeroporto Humberto Delgado, após a sua desativação;
6. Solicitar ao Governo o pleno envolvimento e auscultação da Câmara Municipal de Lisboa em todas as decisões que digam respeito ao Novo Aeroporto de Lisboa, assim como a outros



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A


GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

investimentos estruturantes com impacto na cidade de Lisboa – casos da Terceira Travessia do Tejo (TTT) e da Linha de Alta Velocidade Ferroviária; defende a vantagem de haver uma visão integrada destes investimentos, com a necessária articulação daí decorrente.

7. Dar conhecimento desta Moção ao Primeiro-Ministro, aos Grupos Parlamentares da Assembleia da República, ao Conselho Metropolitano da Área Metropolitana de Lisboa, à Comissão Técnica Independente e à Autoridade Nacional da Aviação Civil.

Lisboa, 17 de janeiro de 2024

Os Vereadores do PCP



João Ferreira



Ana Jara





C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

**ATA EM MINUTA**

Nos termos e para os efeitos do artigo 57.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, bem como do disposto nos artigos 1.º n.º 4 e 21.º, n.º 3, do Regimento da Câmara Municipal de Lisboa e no Código do Procedimento Administrativo, foram deliberadas na Reunião de Câmara de 17 de janeiro de 2024, as atas, os votos de pesar, de repúdio, as moções e as propostas a seguir discriminadas, constituindo o presente documento e os originais dos referidos documentos, a ata em minuta:

Apreciação e aprovação das atas n.ºs 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86 e 87 das Reuniões de Câmara de 08, 15, 22, 29 e 30 de março e 05, 12, 19 e 26 de abril de 2023;

**(Adiadas)**

**Voto de Pesar nº 1/2024** (Subscrito pelo Sr. Presidente, pelos Srs. Vereadores do CDS/PP, do PPD/PSD, pelos Srs. Vereadores do PS, pelo Sr. Vereador Rui Tavares e pelo Sr. Vereador Rui Franco)

Aprovar, o voto de Pesar pelo falecimento de Jacques Delors, nos termos do voto;

	A favor	Contra	Abstenções
Aprovado por maioria com a seguinte votação:	15(4PPD/PSD, 3CDS/PP, 3PS, 1L, 1BE, 1Ver. Paula Marques, 1Ver. Rui Franco e 1Ver. André Cabral)	0	2(PCP)

**Voto de Pesar nº 2/2024** (Subscrito pelo Sr. Presidente, pelos Srs. Vereadores do CDS/PP e do PPD/PSD)

Aprovar, o voto de Pesar pelo falecimento de José Laranjeira Santos, nos termos do voto;

**(Aprovado por unanimidade)**



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

**Moção nº 2/2024**

**(Subscrita pelos Srs. Vereadores do PCP)**

Aprovar a Moção "Sobre as conclusões da Comissão Técnica Independente responsável pelo estudo de avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa", nos termos da moção;

	A favor	Contra	Abstenções
Aprovada por maioria com a seguinte votação:	4(2PCP, 1L e 1BE)	0	13(4PPD/PSD, 3CDS/PP, 3PS, 1Ver. Paula Marques, 1Ver. Rui Franco e 1Ver. André Cabral)

**Moção nº 3/2024**

**(Subscrita pela Sra. Vereadora do BE)**

Aprovar a Moção pela defesa do novo aeroporto de Lisboa em Alcochete e pelo encerramento faseado do Aeroporto Humberto Delgado, nos termos da moção;

**Votada por pontos:**

**Ponto 8**

	A favor	Contra	Abstenções
Rejeitado com a seguinte votação:	2(1L e 1BE)	10(4PPD/PSD, 3CDS/PP e 3PS)	5(2PCP 1 Ver. Paula Marques, 1 Ver. Rui Franco e 1Ver. André Cabral)

**Restantes Pontos**

	A favor	Contra	Abstenções
Rejeitados com a seguinte votação:	4(2PCP, 1L e 1BE)	10(4PPD/PSD, 3CDS/PP e 3PS)	3(1Ver. Paula Marques, 1Ver. Rui Franco e 1Ver. André Cabral)



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

**Proposta n.º 818-A/2023 (Subscrita pelos Srs. Vereadores do PS)**

Proposta de aditamento à Proposta n.º 818/2023 "Deliberar, aprovando, os termos de referência do modelo para o Programa de Habitação Acessível em Parceria", nos termos da proposta;

**(Adiada)**

**Proposta n.º 818-B/2023 (Subscrita pelos Srs. Vereadores do PCP)**

Proposta de alteração à Proposta n.º 818/2023 "Deliberar, aprovando, os termos de referência do modelo para o Programa de Habitação Acessível em Parceria", nos termos da proposta;

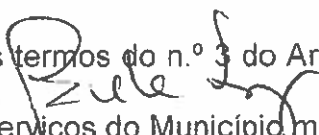
**(Adiada)**

**Proposta n.º 4/2024 (Subscrita pelo Sr. Vereador Diogo Moura)**

Aprovar a celebração do Acordo de Parceria com o Clube de Jornalistas para a realização da 38.ª Edição dos Prémios Gazeta na cidade de Lisboa, bem como autorizar a transferência de verba, nos termos da proposta;

	A favor	Contra	Abstenções
Aprovada por maioria com a seguinte votação:	14(4PPD/PSD, 3CDS/PP, 3PS, 2PCP, 1L e 1BE)	0	3(1Ver. Paula Marques, 1Ver. Rui Franco e 1Ver. André Cabral)

Para efeitos de cumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 24.º-A do Código do Procedimento Administrativo na sua redação atual, regista-se que a presente reunião se realizou na modalidade mista, combinando o formato presencial e a via telemática, através da plataforma "Teams".

Nos termos do n.º 3 do Art. 57.º da supra citada Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro eu,  Diretora do Departamento de Apoio aos Órgãos e Serviços do Município, mandei lavrar.

Paços do Concelho, 17 de janeiro de 2024

O Presidente

  
Carlos Moedas

## Marinha do Tejo

Exmos: Srs:

A Marinha do Tejo participou na consulta pública promovida pela APA relativa à avaliação de impacto ambiental do Aeroporto do Montijo, em conformidade com a documentação em anexo enviada à APA em 04SET2019, onde o Relatório Técnico que suportou a participação da Associação Marinha do Tejo no processo de consulta pública identificou que o “tirante de ar” de 13,5 metros resultante para o canal de navegação do Montijo, associado às superfícies limitadoras de obstáculos, constituiria uma limitação severa para as embarcações à vela em geral, nomeadamente, para as da Marinha do Tejo, onde as de maior porte possuem mastros que distam entre 17 e 24 metros da linha de água. Face ao que ficou exposto no Relatório Técnico atrás referido, a Associação Marinha do Tejo requereu à APA a sua intervenção junto do Promotor no sentido de:

1. Ser efetuada a revisão do projeto para garantir um “tirante de ar” (airdraft) mínimo de 24 metros no Canal do Montijo, a sul da Cabeceira da Pista 01.
2. Ser avaliado o impacto associado ao sopro dos reatores das aeronaves sobre as embarcações à vela na zona do canal do Montijo situada no enfiamento da Pista.

A resposta que identificámos na Declaração de Impacte Ambiental (DIA) sobre as questões levantadas no respeitante ao ‘tirante de ar’, dada pelo Promotor e transcrita para a DIA pela APA, continha erros graves que motivou a Associação Marinha do Tejo a exercer o seu direito de contestação, consubstanciado em Carta enviada à APA 11FEV2020 que juntamos também em anexo.

Do expediente referido acima, foi também dado conhecimento à ANAC que, através de Ofício enviado em 20FEV2020 (em anexo) referiu a que ANAC ficaria a aguardar o envio de resposta por parte da APA, antes da sua intervenção no assunto no âmbito das suas atribuições. Acontece que, a APA, nunca produziu qualquer resposta à contestação enviada pela Marinha do Tejo, o que, em nosso entender e salvo melhor opinião, evidencia bem a superficialidade com que este processo de avaliação foi tratado no âmbito dos conflitos com a navegação no canal e do impacto daí resultante quer para os estaleiros servidos pelo canal do Montijo quer para as empresas e populações ribeirinhas com atividades económicas associadas com a utilização desta via-da-água proporcionada por este canal de navegação.

Face ao exposto, foi com incontida satisfação que verificámos que a situação atrás referida foi objeto de adequada ponderação por parte do estudo realizado pela Comissão Técnica Independente, tendo contemplado os constrangimentos com o canal fluvial, conforme plasmado no quadro 40 do relatório de síntese da avaliação nas opções “AHD+MTJ” e “MTJ+AHD ou MTJ

único”.

Finalmente, dizer também que a Marinha do Tejo teve oportunidade de ler atentamente o conjunto de documentos produzidos pela CTI, onde a qualidade, rigor e fundamentação das conclusões são uma constante. Nesse sentido, queríamos felicitar toda a equipa da CTI pelo trabalho desenvolvido, bem como, a liderança evidenciada pela Coordenadora-Geral Prof.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> do Rosário Partidário, trabalho esse que ficará com certeza na história como uma referência para futuros projetos estruturantes para o nosso País.

Com as melhores saudações navais,

Rui Rosado

Presidente da Marinha do Tejo

<mailto:direcao@marinhadotejo.pt> direcao@marinhadotejo.pt

M: +351 – 968 720 681

Polo vivo do Museu de Marinha

Praça do Império,

1400-206 Lisboa

Tem 8 anexos

Assunto:

**Contributo da Ordem dos Arquitectos para a melhoria do Relatório Ambiental da AAE sobre as Opções Estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa**

Índice

<b>1. Enquadramento da Participação</b>	<b>2</b>
<b>2. Considerações Gerais e de Princípio</b>	<b>3</b>
<b>3. Contributos para o Relatório Ambiental</b>	<b>4</b>
FCD 1 - Segurança Aeronáutica	4
FCD 2 - Acessibilidade e Território	5
FCD 3 - Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	6
FCD 4 - Conectividade e Desenvolvimento Económico	8
FCD 5 - Investimento Público e Modelo de Financiamento	9
<b>4. Programação e Execução do Projeto</b>	<b>10</b>
<b>5. Conclusões</b>	<b>11</b>

## **1. ENQUADRAMENTO DA PARTICIPAÇÃO**

1. A Ordem dos Arquitectos (OA) apresenta neste documento o seu contributo para a melhoria do Relatório Ambiental da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) sobre o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

2. Este contributo enquadra-se na fase de consulta pública do Relatório Ambiental apresentado a 5 de dezembro de 2023, com as conclusões preliminares da AAE, que decorre até ao dia 26 de janeiro de 2024.

3. A AAE foi desenvolvida de acordo com o respetivo regime jurídico, nos termos do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de junho, na sua redação em vigor, na sequência da Resolução de Conselho de Ministros nº 89/2022, de 14 de outubro.

4. A metodologia seguida na AAE decorre da experiência tida até ao momento e do Guia de melhores práticas para a realização da análise, prévia à tomada de decisões em planeamento e ordenamento do território, aplicável neste caso para a escolha da localização de uma nova infraestrutura aeroportuária.

5. Embora seguindo rigorosamente o definido nessas orientações metodológicas, o processo teve de se adaptar perante o objeto em avaliação, levando à consideração de um Quadro Problema, na 2ª fase de AAE, concluída em setembro, que conduziu à definição dos Fatores Críticos para a Decisão (FCD).

6. A OA não pretende obviamente manifestar-se quanto ao mérito das oito opções estratégicas de localização para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, mas compete-lhe chamar a atenção para aspetos relevantes que devem ser ponderados no Relatório Ambiental final.

7. Neste sentido, apesar da prática do urbanismo, da arquitetura e do planeamento estar naturalmente mais relacionada com o FCD 2 (Acessibilidade e Território), não se quis deixar de apresentar um contributo alargado, na expectativa de uma revisão integrada dos resultados da avaliação.

8. Após esta introdução, o documento encontra-se assim estruturado em 4 pontos. Apresentam-se algumas Considerações gerais e de princípio, antes dos Contributos para o Relatório Ambiental. Em sequência, referem-se os aspetos de Programação e execução, de maior relevância para o correto desenvolvimento do projeto, e, por último, algumas Conclusões.



## **2. CONSIDERAÇÕES GERAIS E DE PRINCÍPIO**

9. Previamente aos contributos, apresentados conforme os 5 FCD, importa destacar considerações gerais e de princípio, dada a relevância que este assunto merece e a atenção que a OA lhe prestou.

10. No dia seguinte à apresentação dos resultados preliminares da AAE, promoveu-se um debate na sede da OA, sobre o tema do "*Aeroporto - para lá da localização!*", que foi transmitido em direto com o apoio do jornal Público, onde se evidenciou a necessidade de acautelar todas as questões relacionadas com a envolvente urbana da infraestrutura, as acessibilidades, o modelo territorial da área metropolitana de Lisboa e os instrumentos de gestão municipais.

11. De facto, já anteriormente a OA considerou necessário divulgar a preocupação quanto a aspetos de ordenamento da cidade aeroportuária que não estão incluídos na AAE, mas são fundamentais para o bom desempenho desta infraestrutura e sua ligação ao território onde for localizado.

12. Este aspeto deve ser objeto de revisão no Relatório Ambiental final, colmatando uma lacuna básica, como se justifica de seguida e igualmente nos próximos pontos, de contributos e programação do projeto.

13. Considerando o Quadro Problema da AAE, indicam-se na tabela nº 7 as questões legalmente definidas, incluindo o património, que constitui um importante fator de identidade territorial e competitividade da nossa economia, mas não se referencia em qualquer dos FCD, ficando assim ausente dos critérios de avaliação e respetivos indicadores.

14. Destaca-se que o Quadro Problema menciona como principais potencialidades, na tabela nº 8, o desenvolvimento territorial, como sensibilidades principais as áreas urbanas e a coesão territorial e como forças de mudança a demografia e a alteração dos modos e estilos de vida, questões sem dúvida fundamentais para a organização do espaço e a qualidade do ambiente urbano.

15. Contudo, estes cinco importantes temas de avaliação estão ausentes do capítulo seguinte (5) do Relatório Ambiental, que faz a transição para a análise específica, de acordo com os FCD.

16. Nas considerações gerais e de princípio refira-se ainda que o mapeamento das redes de infraestruturas, como o traçado da linha de alta velocidade, não apresenta

a mesma versão nos diferentes Pacotes de Trabalho (PT), demonstrando que poderá de facto variar, consoante a opção estratégica que vier a ser implementada.

### **3. CONTRIBUTOS PARA O RELATÓRIO AMBIENTAL**

17. Dado este enquadramento, apresentam-se agora os contributos operativos para o Relatório Ambiental da AAE, razão pela qual se optou pelo alinhamento com os 5 FCD, permitindo a sua revisão integrada.

#### **FCD 1 - SEGURANÇA AERONÁUTICA**

18. Este primeiro FCD tem, como critérios de avaliação, o espaço aéreo e territorial, as contingências operacionais e as novas tecnologias, que incidem nas 8 diferentes opções estratégicas de aumento da capacidade aeroportuária, levando à formação de oportunidades e riscos em cada uma delas.

19. No âmbito do espaço aéreo e territorial foram considerados aspetos de conflitos com áreas militares e operação autónoma, de pelo menos 2 pistas e potencial para expansão até 4 pistas, tal como restrições face a rotas de aves, obstáculos artificiais e naturais, frequência de nevoeiros e ventos com direções variáveis, no domínio de contingências operacionais.

20. Nas tendências críticas deste FCD assinalam-se elementos igualmente decisivos e que merecem melhor ponderação. Refere-se que as experiências duais europeias não são boas práticas, mas sabe-se que a hierarquia de soluções múltiplas constituiu um fator de desenvolvimento em várias capitais e áreas metropolitanas (Barcelona, Paris, Londres, Lombardia, Estocolmo, entre outras), o que poderá ocorrer também na região de Lisboa.

21. É igualmente contraditório o facto de, na avaliação das opções estratégicas, se evidenciar o conflito com áreas militares, quando, nas tendências críticas, se aponta que estes espaços podem formar reservas "on-call", em vez de reserva permanente, como uma das alternativas para a redução do congestionamento do tráfego aéreo, favorável em contexto de maior incerteza.

**FCD 2 - ACESSIBILIDADE E TERRITÓRIO**

22. No âmbito da estrutura definida na AAE, encontram-se neste FCD os critérios de avaliação mais próximos da perspetiva da OA, o desenvolvimento urbano, a coesão territorial e a acessibilidade (rodoviária, ferroviária e fluvial). Aos quais se juntam a redundância, em termos multimodalidade, a proximidade, em tempo e distância, e ainda a pegada carbónica, em emissões de CO<sub>2</sub>/passageiro.

23. A análise desenvolvida no Anexo ao Relatório Ambiental e no PT 3 tem por base a situação territorial, as redes de mobilidade existentes e previstas, o planeamento realizado e a ocupação urbana.

24. É neste FCD que se enquadram assim questões de particular relevância: o futuro do Aeroporto Humberto Delgado (AHD), e do espaço que pode gerar o seu eventual encerramento; a cidade aeroportuária que surgirá em torno de um novo aeroporto, quanto a estratégia e planeamento; e a organização territorial que irá resultar desta nova grande área urbana e regional.

25. O sumário executivo da AAE afirma que, por razões de acessibilidade e menores distâncias, portanto, menor pegada carbónica, ou razões económicas e financeiras, uma vez que se trata de uma infraestrutura existente, pode fazer sentido prolongar a vida útil do AHD no curto/médio prazo.

26. Por seu lado na análise custo-benefício do anexo IV do PT 5, sobre uma eventual desativação do AHD, assume-se de partida como área urbanizável cerca de 15 % da sua superfície total - a ocupada hoje com edificação. Os restantes 85 % são alocados à renaturalização do solo.

27. Ora, este cenário deve ser estudado em termos comparativos em face de outras operações urbanas de semelhante dimensão, na história recente de Lisboa, como a Expo 98, e à luz de casos internacionais. Esta amostragem revela um variado leque de possibilidades: a renaturalização quase total (como em Tempelhof Feld, Berlim), o aproveitamento de infraestruturas existentes para a construção de equipamento público (Riem Arcaden, Munique) e a criação de cidade com uma área verde menos considerável (Kai Tak Development, Hong Kong).

28. Relativamente à nova cidade aeroportuária, a "aerotropolis" (Kasarda e Lindsay, 2011), ela surge como sistema urbano associado a atividades económicas e serviços logísticos e comerciais, que servem a infraestrutura de mobilidade e seus respetivos

passageiros e utilizadores.

29. Dado que a evolução desejada para hub intercontinental é central ao problema de decisão (estimam-se, no anexo III do PT 5, um total de aproximadamente 30.000 postos de trabalho), esta economia vai gerar uma cidade considerável em torno da nova infraestrutura aeroportuária.

30. No anexo IV do PT1 prevê-se, desde logo, a densificação territorial em redor do aeroporto, para a modelação da procura nos acessos terrestres, e nos PT 3 e 4 são considerados os riscos ambientais, da ocupação urbana da envolvente e das redes de mobilidade - dados essenciais para a cidade aeroportuária nas diferentes opções estratégicas.

31. Portanto, a análise não ficará completa sem a avaliação prévia do ordenamento do território envolvente a cada localização, antecipando o planeamento de áreas a urbanizar ou reurbanizar, em termos de logística, serviços, equipamentos, espaços verdes e habitação, na futura cidade aeroportuária.

32. Uma vez ponderadas estas questões, as diretrizes de governança para este FCD, disponíveis no quadro 24 do relatório ambiental, merecem ser revistas e ampliadas em conformidade.

33. Considerando a dimensão que se prevê para o novo aeroporto, e para a cidade aeroportuária, esta escolha terá profundos impactes no território, ao nível da região de Lisboa e inclusive do ordenamento global do país. Por isso, a recomendação de revisão dos Planos Diretores Municipais (PDM's) deve abranger ainda a elaboração dos Programas Regionais de Ordenamento do Território, da Área Metropolitana de Lisboa, do Oeste e Vale do Tejo e do Alentejo, e seu impacto no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território.

### **FCD 3 - SAÚDE HUMANA E VIABILIDADE AMBIENTAL**

34. Este FCD apresenta como critérios de avaliação a População afetada pelo ruído e poluição atmosférica, a Biodiversidade (as áreas naturais, a floresta de montado, a avifauna e as respetivas rotas migratórias), os Recursos naturais (hídricos e o solo de qualidade produtiva) e os Riscos, face às alterações climáticas (vulnerabilidades ao perigo de inundação, à subida de nível do mar, à perigosidade sísmica e a perigos industriais e de incêndios rurais).

35. É de salientar, como tendência crítica, a importância para a sustentabilidade da construção, através do uso de soluções baseadas na natureza e de mecanismos de circularidade, que leva a uma menor afetação dos ecossistemas e recursos naturais circundantes.

36. Com efeito, também neste FCD as questões urbanas não se devem descurar, tal como referido no objetivo 11 de desenvolvimento sustentável das Nações Unidas - Cidades e Comunidades Sustentáveis, sendo de considerar os seus indicadores e as metas até 2030, perante as 8 opções estratégicas.

*a) Garantir o acesso de todos a habitação segura, adequada e a preço acessível, e serviços básicos adequados, e melhorar os bairros precários.*

*b) Proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão de transportes públicos, com especial atenção às necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.*

*c) Aumentar a urbanização inclusiva e sustentável e a capacidade para o planeamento e a gestão participativa, integrada e sustentável dos assentamentos humanos, em todos os países.*

*d) Reforçar os esforços para proteger e salvaguardar o património cultural e natural do mundo.*

*e) Reduzir significativamente o número de mortes e o número de pessoas afetadas por catástrofes e diminuir substancialmente as perdas económicas diretas causadas por essa via no produto interno bruto global, incluindo as catástrofes relacionadas com a água, focando-se sobretudo na proteção dos pobres e das pessoas em situação de vulnerabilidade.*

*f) Reduzir o impacto ambiental negativo per capita nas cidades, incluindo prestar especial atenção à qualidade do ar, à gestão de resíduos municipais e de outros resíduos.*

*g) Proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência.*

**FCD 4 - CONECTIVIDADE E DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO**

37. Este FCD considera 4 critérios de avaliação: competitividade e desenvolvimento do hub, os impactos macroeconómicos, a capacidade de expansão aeroportuária e o resultado das análises de custo-benefício realizadas para cada opção estratégica, incluídas no anexo VII do PT 5.

38. No capítulo 5 do Relatório Ambiental, "Dimensão estratégica da avaliação sobre o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa", apontam-se cenários de evolução da procura, que embora reportados a dados estatísticos internacionais, são altamente discutíveis, em tempos de incerteza crescente.

39. O número de passageiros no aeroporto de Lisboa, recuperando o contexto pós-pandemia, registou em 2023 cerca de 30 milhões de utilizadores, e os três cenários de projeção de tráfego, de crescimento baixo, médio e alto, para 2050, é de 66 M, 85 M e 108 M, respetivamente.

40. Mesmo no cenário mais conservador, multiplica-se por 6,6(!) a atual população portuguesa, que não se prevê venha a registar um aumento significativo, mesmo se contarmos com o crescimento da imigração, que somente tem equilibrado a perda e o envelhecimento, em termos do saldo natural.

41. É expectável que uma parte do aumento de tráfego internacional será absorvido pelos outros aeroportos do país e se esse crescimento exponencial parece irrealista num horizonte a 27 anos, qual o sentido de incluir projeções para 2086, que deixam de ser credíveis, ao chegar a 111 M de passageiros, 11 vezes a população residente, ainda no cenário baixo (?).

42. A OA considera que neste caso existem questões de base e alguns pressupostos que requerem reflexão. Serão estes números o desenvolvimento que queremos? O estudo foca em excesso a procura de Portugal enquanto destino turístico, quando a infraestrutura deve servir para alavancar a internacionalização da nossa economia, os portugueses residentes e igualmente a localização do nosso tecido empresarial, potenciando as exportações.

43. A situação demográfica que temos não se vai alterar substancialmente até 2040 e, em grandes números das NUT II, apresenta cerca de 2 M de habitantes na Grande Lisboa e 0,8 M na Península de Setúbal, curiosamente os mesmos valores da região

Centro e da região Alentejo, respetivamente, ou seja, um peso de 70 % face a 30 %, na ocupação do território. Esta deve ser a base de partida para a análise, com todas as implicações em termos de efeitos na mobilidade para o aeroporto, porque mais importante do que a distância (kms) é o tempo que se perde ou se ganha, quanto à localização das oito opções estratégicas.

44. Ao se revisitarem os estudos de economia desenvolvidos há pouco mais de uma década, na proposta de alteração do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, a reflexão sobre os ativos de competitividade (a inovação, o capital humano, a qualidade de vida e a atividade económica na cadeia de valor, entre outros), conduziu a três fatores de desenvolvimento socio-espacial: a logística e os transportes; a investigação tecnológica e o conhecimento avançado; e o aprofundamento da terciarização, nomeadamente através do apoio aos clusters emergentes.

## **FCD 5 - INVESTIMENTO PÚBLICO E MODELO DE FINANCIAMENTO**

45. Este último FCD tem como critérios de avaliação o valor gerado para o promotor, as necessidades de financiamento, a rapidez de execução, a resiliência económica e financeira de cada uma das opções estratégicas e os riscos decorrentes do contrato de concessão.

46. Neste contexto, deve referir-se a situação de exceção de uma opção estratégica (Santarém), por se localizar no limite, mas fora da área concessionada - a constrição territorial dos 75 km de raio com centro em Lisboa.

47. Ao entrar em considerações para as quais somente o concessionário e o governo têm competência, a análise deste FCD suscita várias questões de base, por tocar em aspetos que são do campo da decisão política e empresarial.

48. Teria sido preferível incluir os impactos dos investimentos complementares que são necessários a cada uma das opções estratégicas. Como referido anteriormente, o traçado das acessibilidades rodoviárias e ferroviárias, da cidade aeroportuária e das áreas envolventes, sujeitas a pressão urbanística, terá custos diferenciados em cada uma das opções estratégicas.

49. Neste sentido, parece imprudente afirmar que não é necessário o investimento público em qualquer das hipóteses em estudo, dado que a concretização do objeto



de análise - o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa - vai exigir custos noutras redes de infraestruturas urbanas e de mobilidade (como a travessia do Tejo), que variam consoante a sua localização.

50. De igual modo, a síntese conduz a ilações sobre riscos contratuais, que serão por certo objeto de posterior negociação com o concessionário, independentemente da solução venha a ser adotada.

51. Em transição para o ponto relativo à Programação e execução do projeto, a OA salienta que os processos de gestão em parceria e partilha de responsabilidade, por exemplo entre administração central e local, como entre público e privado, são uma das tendências críticas a considerar na avaliação deste FCD de investimento público e modelo de financiamento.

#### **4. PROGRAMAÇÃO E EXECUÇÃO DO PROJECTO**

52. Após as tabelas de governança para cada FCD, o Relatório Ambiental apresenta, no seu capítulo 7, o designado Programa de Seguimento - diretrizes, orientações e recomendações, voltando às oportunidades e aos riscos, nesse mesmo formato. A leitura de síntese da avaliação aparece no final, mas recorrendo ainda aos quadros que não evidenciam uma proposta clara.

53. No último ponto do capítulo 8 referem-se os caminhos possíveis para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa, que se limitam afinal a apenas dois, ou melhor, a só um. A solução com mais vantagem é uma inicialmente dual: AHD + Campo Tiro de Alcochete (CTA), até ficar este como único. A outra solução viável é igual, substituindo CTA por Vendas Novas.

54. As soluções ditas inviáveis são em maior número, mas face à grande quantidade de trabalho realizado, outras hipóteses e melhores resultados, parecem possíveis. O documento termina desejando uma fase de consulta pública com "*comentários e apreciações construtivas, que contribuam de forma séria*" para a melhoria da AAE, conforme objetivo do presente parecer.

55. Independentemente da opção estratégica que venha a ser implementada, a OA recomenda que se adotem as boas práticas de programação e execução do projeto, promovendo o interesse público, em termos de qualidade do ambiente urbano e de ordenamento do território, evitando fenómenos indesejados de pressão, dispersão

e especulação sobre o solo.

56. As medidas de programação e execução que consideramos fundamentais são, à semelhança aliás do que ocorreu num caso de êxito como a Expo 98, o planeamento integrado de várias escalas e através de diferentes projetos, evitando recorrer-se à entrega de toda a operação a um só consórcio, e procedimentos de gestão capazes de garantir a qualidade urbana e arquitetónica das soluções.

57. Destaca-se assim a ênfase na criação de uma cidade aeroportuária que seja um modelo de excelência, não só em responsabilidade económica, social e ambiental, mas também em planeamento, urbanismo e arquitetura.

58. Para tal objetivo, é importante a configuração de lugares com identidade urbana e de escala humana, devidamente integrados no território envolvente, incluindo os terminais do aeroporto, que sejam exemplares no seu modelo de financiamento e na monitorização da sua exploração.

59. A OA defende por isso que a sustentabilidade do projeto está diretamente ligada ao correto faseamento do investimento, sendo liderada por um arquiteto urbanista, que deverá coordenar as diferentes intervenções (infraestruturas, edifícios, espaços exteriores), através de concursos entre propostas qualificadas, com a participação dos agentes sociais.

## **5. CONCLUSÕES**

60. Ao longo deste parecer assinalaram-se várias questões que devem ser revistas para a melhoria da AAE e dos seus resultados. Neste último ponto de conclusões, a OA destaca os aspetos mais críticos, que merecem particular atenção.

61. A falta de uma visão integrada sobre a relação entre cada opção estratégica e o planeamento do território penaliza algumas soluções, que podem ser viáveis, ainda que sob determinadas condições, dada a necessidade de considerar a flexibilidade em cenários de grande complexidade e incerteza.

62. A nova cidade aeroportuária não é um peão do xadrez regional de Lisboa, mas a sua peça mais importante, que condiciona toda a estratégia de desenvolvimento do território, tal como a das áreas envolventes, e o traçado das redes de mobilidade no país.

63. No FCD1 - Segurança Aeronáutica, ressalva-se que a hierarquia de soluções duais e o aproveitamento de áreas dispensáveis para fins de uso militar podem constituir elementos de desenvolvimento regional, respondendo ao aumento da procura e da oferta, em termos de operação e aplicação de inovações tecnológicas, no contexto europeu e intercontinental.

64. O FCD2, Acessibilidade e Território, deveria espacializar as propostas de cidade aeroportuária em cada caso, como elemento-chave para a qualificação do território e seu ordenamento, com o traçado da rede de alta velocidade ferroviária adequado a cada solução, por serem dependentes um do outro.

65. No FCD3 - Saúde Humana e Viabilidade Ambiental, seria desejável incluir alguns indicadores decorrentes do objetivo 11 de desenvolvimento sustentável, para cada uma das opções estratégicas, como a capacidade de se controlar a dispersão urbana e o consumo do solo.

66. O FCD4, Conectividade e Desenvolvimento Económico, assenta em projeções de evolução que são evidentemente excessivas, indesejáveis para um desenvolvimento equilibrado do nosso território.

67. E finalmente no FCD5 - Modelo de Financiamento e Investimento Público, será oportuno considerar o custo das infraestruturas complementares, mas necessárias e diferentes para cada uma das opções estratégicas, desde logo a terceira travessia sobre o Tejo.

68. Para lá da localização que venha a ser considerada, a Arquitetura e os Arquitetos portugueses estão certos de que a sua participação no planeamento e na execução deste projeto resultará em mais um contributo decisivo para o sucesso de uma nova cidade aeroportuária na região de Lisboa.

Lisboa, 22 de janeiro de 2024,

OA | Conselho Directivo Nacional

## Rede para o Decrescimento | Participação na Consulta Pública sobre o Relatório da Comissão Técnica Independente

### RESUMO DA PARTICIPAÇÃO

1. A Rede para o Decrescimento é membro da [rede internacional Stay Grounded](#) e apoia a **revindicação de um sistema de mobilidade justo e da rápida redução do tráfego aéreo**, uma vez que a aviação representa a forma de transporte que mais prejudica o clima.
2. A Rede para o Decrescimento **opõe-se a qualquer novo projeto aeroportuário** uma vez que é incompatível com:
  - a. a imprescindível redução das emissões de gases com efeito de estufa, necessária para desacelerar o aquecimento global;
  - b. a preservação e restauração dos ecossistemas e da biodiversidade que suportam a vida humana e não humana na Terra;
3. A Rede para o Decrescimento **exige a redução imediata do número de voos no Aeroporto Humberto Delgado** em Lisboa com vista ao seu encerramento definitivo porque:
  - a. a operação atual do Aeroporto Humberto Delgado prejudica gravemente a saúde da população local, pondo em causa o seu direito ao bem-estar e qualidade de vida, consagrado no artigo 9.º da Constituição da República Portuguesa;
  - b. o nível de poluição sonora associada à operação aeroportuária viola a legislação em vigor, nomeadamente o Regulamento-Geral do Ruído, e excede largamente as recomendações da Organização Mundial de Saúde;
  - c. a sobre-exploração turística da cidade de Lisboa, associada ao número de passageiros do Aeroporto Humberto Delgado, é lesiva dos direitos da população residente, designadamente no que diz respeito ao direito à habitação e à vida social;
4. A Rede para o Decrescimento **reivindica a implementação de limites de número de voos** movidos a combustíveis fósseis em todos os aeroportos nacionais para permitir que se cumpra o Roteiro para a Neutralidade Carbónica

em 2050 e a Lei de Bases do Clima de forma consequente, incluindo a contabilização de todas as emissões do tráfego aéreo internacional com origem em aeroportos portugueses.

## 1. NOTA INTRODUTÓRIA

### O DILEMA DO CRESCIMENTO ECONÓMICO

O crescimento económico do atual sistema, apenas interrompido na consequência de catástrofes naturais e guerras ou quando crises económico-financeiras provocam períodos de recessão que afetam sobretudo os mais pobres e vulneráveis, é, pela sua lógica intrínseca, exponencial e não linear, à semelhança das taxas de juro que são compostas e englobam os ganhos anteriores. Para a mente humana, habituada a fenómenos naturais de crescimento linear ou com abrandamento progressivo, a ideia do crescimento exponencial é difícil de compreender, sendo este, no início, aparentemente lento, para depois ganhar velocidade, atingindo números extremos muito depressa e provocando uma aparente brusquidão de acontecimentos. Assim, uma taxa de crescimento de apenas 2%, levaria a uma [duplicação em apenas 35 anos](#) (até ao ano 2059, a contar a partir de 2024).

Há quase 50 anos, em 1972, foi publicado o famoso relatório ao Clube de Roma “Os Limites do Crescimento” ([The Limits to Growth](#)). Investigadores do *Massachusetts Institute of Technology* (EUA), dedicados à análise de sistemas, desenvolveram um programa informático para analisar o fenómeno do crescimento contínuo a nível mundial, incluindo variáveis como população, produção agrícola, produção industrial, depleção de recursos não renováveis e poluição. Sem mudanças substanciais do sistema económico vigente, os limites do modelo atual seriam atingidos dentro de 100 anos, seguidos de um colapso abrupto. Os autores sublinharam que seria possível evitar a catástrofe, satisfazer as necessidades básicas de todos e atingir estabilidade económica e ecológica sustentável, dando oportunidades iguais para a realização do potencial humano individual, se se optasse por um sistema socioeconómico diferente. No entanto, a marcha vitoriosa continuada do capitalismo neoliberal e da globalização ainda reforçaram as tendências nefastas do “*business as usual*”, confirmando as

previsões do relatório e anulando todas as alternativas por explorar fora de experiências marginais.

Os últimos relatórios dos Painéis Intergovernamentais para a Biodiversidade e Serviços de Ecossistemas ([IPBES 2019](#)) e para as Alterações Climáticas ([IPCC 2023](#)) foram demolidores quanto à situação em que nos encontramos. O desastre parece iminente e apenas pode ser evitado com mudanças drásticas do nosso sistema económico e da forma como o Norte global e as elites do Sul global vivem. Contudo, desde o primeiro relatório do IPCC em 1990, e com todo o conhecimento adquirido desde então, pouco ou nada se fez. Estamos a chegar aos chamados pontos de viragem alarmantes que se podem tornar pontos de não retorno: aumento da captação de calor devido ao aumento do vapor de água na atmosfera, degelo polar acelerado com perda capacidade de refletir a luz solar, desestabilização do permafrost com libertação de metano, redução da produção agrícola devido à falta de água e perda de solo fértil, instabilidade política em regiões com reatores e armas nucleares.

## **DECRESCIMENTO – VIVER NUM PLANETA FINITO**

Em 1971, o economista e matemático americano de origem romena, Nicholas Georgescu-Roegen, publicou “[A Lei da Entropia e o Processo Económico](#)” onde detalha como o processo económico transforma a matéria prima de forma irreversível e contínua, não sendo sequer possível, a longo prazo, haver uma economia em estado estável (*steady-state*). No entanto, o termo “Decrescimento” em si é atribuído ao filósofo e jornalista André Gorz quando se interroga se “o equilíbrio da terra, para o qual o não crescimento – ou mesmo o *decrecimiento* – da produção material é uma condição necessária, é compatível com a sobrevivência do sistema capitalista” (1972). O teólogo e filósofo [Ivan Illich](#), também de origem Vienense, é outra figura inspiradora do movimento do Decrescimento, que se debruçou sobre as condições que permitiriam a convivialidade entre seres humanos sem que as exigências e consequências do chamado “progresso” material se sobrepujassem às verdadeiras necessidades humanas (“[Tools for Conviviality](#)”, 1973). Não é apenas possível haver prosperidade sem crescimento, como será o único caminho de seguir.

Depois de ficar marginalizada durante os anos do entusiasmo pela globalização neoliberal e pelo aparente triunfo do capitalismo na sequência da queda da União Soviética, a ideia do Decrescimento teve um novo impulso nos anos 2000, em França. Em 2002, a revista *Silence* dedica uma edição especial a “[La décroissance](#)” e em 2007, o economista francês [Serge Latouche](#) publica o seu “Pequeno Tratado do Decrescimento Sereno” (*Petit Traite de la Décroissance Serene*). Ainda nesse mesmo ano, a associação académica internacional “[Research & Degrowth](#)” inicia a sua atividade, seguindo-se em 2008 a 1ª Conferência Internacional sobre Decrescimento, em Paris, que se tem vindo a realizar com periodicidade bienal desde então. Em 2018, alguns ativistas juntaram-se para criar a [Rede para o Decrescimento em Portugal](#).

Dada a inviabilidade do presente sistema económico perante os desafios de justiça social e ambiental num contexto de catástrofe climática em curso, o movimento do Decrescimento tem vindo a desenvolver, com base na investigação de vários núcleos académicos existentes, na Península Ibérica nomeadamente em Barcelona e Coimbra, propostas políticas que visam, em primeiro lugar, abandonar o crescimento do produto interno bruto (PIB) como indicador do bem-estar humano, uma vez que este mede todas as atividades económicas, independentemente do seu benefício social ou para o equilíbrio do planeta.

## **2. OS EQUÍVOCOS DA COMISSÃO TÉCNICA INDEPENDENTE**

Em outubro de 2022, o Conselho de Ministros mandatou a Comissão Técnica Independente para realizar uma análise multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, definindo se esta deveria ser em modelo dual ou único, como podia evoluir para um *hub* intercontinental, e se seria necessário desativar, ou não, o Aeroporto Humberto Delgado. Apesar de o Fator Crítico de Decisão 3 (FCD3) incluir critérios de saúde pública e da viabilidade ambiental, os impactes climáticos, ambientais, e de saúde pública, foram subalternizados no Relatório Preliminar Completo e Relatório Ambiental Preliminar relativamente ao suposto ativo estratégico de uma maior conectividade aérea e à sua importância para a competitividade da economia portuguesa, seguindo a lógica do “problema de decisão” colocado desde o início (Como aumentar a capacidade aeroportuária da



Região de Lisboa, em modelo dual ou único? Como evoluir para um hub intercontinental? Será necessário desativar, ou não, o AHD?).

No entanto, a questão do tráfego aéreo precisa de ser enquadrada de uma forma mais ampla e fundamental para garantir o cumprimento da legislação em vigor e o bem-estar da população de acordo com o Artigo 9.º da Constituição da República Portuguesa, respondendo às seguintes questões:

- O aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa é compatível com a necessária redução da emissão de gases com efeito de estufa para manter o aumento da temperatura global abaixo de 2°C, e preferencialmente abaixo de 1,5°C, em comparação com a época pré-industrial, e com o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, aprovado em Conselho de Ministros (Resolução n.º 107/2019, de 1 de julho) e submetido pelo XXI Governo às Nações Unidas em 2019?
- O aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa é compatível com a preservação e regeneração dos ecossistemas, imprescindíveis para a vida humana e não-humana possíveis no planeta Terra?
- O aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa é compatível com a saúde da população afetada, nomeadamente no que diz respeito à poluição atmosférica e sonora, permitindo o efetivo cumprimento do Regulamento Geral do Ruído (DL n.º 9/2007, de 17 de Janeiro)?
- O aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa é compatível com o bem-estar social e económico da população residente?

### 3. O PROBLEMA DO TRÁFEGO AÉREO E DO AUMENTO DA CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA

#### 3.1. EMISSÃO DE GASES COM EFEITO DE ESTUFA E ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

O aumento do tráfego aéreo também não é compatível com o compromisso de neutralidade carbónica em 2050, plasmado no Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho, e submetido às Nações Unidas em 2019.

Próximo do seu auge, em 2018, [a aviação foi responsável por 5,9% de todo o aquecimento climático induzido pelo homem](#), quando se incluem os impactos não relacionados com o carbono, nomeadamente resultantes da formação de rastros de condensação (“contrails”), de nuvens cirrus e de ozono em grande altitude. Ao mesmo tempo, a aviação é um meio de transporte elitista: a grande maioria da população mundial nunca pôs os pés num avião e [um pequeno número de passageiros aéreos frequentes é responsável pela maior parte das emissões](#). Sem nunca terem voado, são as populações mais vulneráveis que mais sofrem com os impactos da aviação, tanto no que diz respeito às consequências das alterações climáticas como aos impactos diretos dos aeroportos e da sua construção. Perante o facto que [o tráfego aéreo é o modo de transporte que mais prejudica o clima](#), a Rede para o Decrescimento subscreve [as propostas da rede internacional Stay Grounded](#) pela redução rápida da aviação e pela implementação de um sistema de mobilidade justa, plasmadas no [relatório “Decrescimento da Aviação”](#), publicado em 2020.

De acordo com o [Relatório de sobre a Lacuna de Emissões 2020 das Nações Unidas](#), a redução anual de emissões de gases com efeito de estufa (GEE) teria de ser de 7,6%, para chegar a emissões globais de 25 GtCO<sub>2</sub>e em 2030, mantendo o Planeta numa trajetória de estabilidade climática. No entanto, de acordo [Relatório de sobre a Lacuna de Emissões 2023 das Nações Unidas](#), em vez de diminuir, as emissões globais de GEE aumentaram 1,2 por cento de 2021 para 2022, atingindo um novo recorde absoluto de 57,4 Gt de CO<sub>2</sub> equivalente (GtCO<sub>2</sub>e). A continuação das políticas atuais, e mesmo cumprindo os compromissos nacionais (NDC) resultariam em hiatos alargados e provavelmente intransponíveis em 2035 com, segundo as projeções, emissões globais de 56 GtCO<sub>2</sub>e em 2035, o que é 36% e 55% mais

elevado do que os valores compatíveis com as trajetórias para ficar abaixo dos 2°C e 1,5°C, respetivamente, em comparação com a época pré-industrial.

Olhando para Portugal, o [Inventário das Emissões de Portugal](#), elaborado pela iniciativa cidadã Acordo de Glasgow, demonstra a magnitude da tarefa à nossa frente. Em 2018, Portugal emitiu 74,2 Mt de CO<sub>2</sub> equivalente (MtCO<sub>2</sub>e), podendo apenas emitir 18 MtCO<sub>2</sub>e em 2030, para manter o aquecimento global médio abaixo de 1,5%. Este cálculo tem forçosamente em conta as responsabilidades históricas e a capacidade para realizar a transição, bem como as necessidades de desenvolvimento dos países mais pobres, utilizando métricas internacionalmente reconhecidas. Perante a obrigação de reduzir as emissões de GEE de Portugal em 75%, em apenas numa década, as medidas terão de ser, inevitavelmente, drásticas para evitar a catástrofe.

No entanto, o Acordo de Paris não inclui as emissões da aviação e do tráfego marítimo internacionais, focando-se apenas nas emissões nacionais de cada país. Mas, obviamente, estas emissões não desaparecem por magia. Por conseguinte, [o Roteiro para a Neutralidade Carbónica em 2050 \(RNC2050\)](#), motivo de grande orgulho para o Governo de Portugal, segue a mesma metodologia e **não inclui as emissões dos voos internacionais que partem dos aeroportos portugueses** quando fixa a meta de emissões nacionais em 9 - 13 MtCO<sub>2</sub>e em 2050, dependendo da capacidade de aumentar o sequestro dos sumidouros naturais de CO<sub>2</sub>, a partir de um balanço líquido de 9 Mt em 2015.

Mesmo o Estudo do Impacte Ambiental (EIA) referente ao projeto do aeroporto complementar no Montijo contabilizou apenas as emissões dos voos nacionais e as operações de aterragem e descolagem (landing and take-off operations – LTO) dos voos internacionais até uma altura de 3000 pés (914 m), deixando a maior parte das emissões de fora. De acordo com a [“Contestação abaixo-assinada sobre o EIA do Aeroporto do Montijo e suas Acessibilidades”](#), de 18 de setembro de 2019, subscrita por 11 cientistas portugueses, o aumento previsto da capacidade do aeroporto de Lisboa (Portela + Montijo), em conjunto com um aumento proporcional da capacidade dos restantes aeroportos nacionais, e mesmo pressupondo uma melhoria da eficiência das aeronaves na ordem de 40%, fariam ascender as emissões da aviação com origem em Portugal a 6 Mt de CO<sub>2</sub> em 2050, o que corresponderia a

aproximadamente 60% das emissões admissíveis a nível nacional no contexto do Roteiro para a Neutralidade Carbónica, sem sequer ter em conta os efeitos não-CO2 da aviação. Assim, o objetivo do crescimento da aviação, também subjacente aos trabalhos da Comissão Técnica Independente, é absolutamente insustentável do ponto de vista climático. Assim, é imprescindível reduzir a aviação de uma forma planeada e deliberada, com efeitos imediatos.

No entanto, não obstante a catástrofe climática em curso, e mesmo depois de o [último relatório síntese do Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas \(IPCC\)](#), publicado em março de 2023, ter alertado para necessidade de aumentar a rapidez e extensão da redução da emissão de gases com efeito de estufa (GEE), o Governo português decide continuar a acelerar na [“autoestrada para o inferno climático”](#), apostando na construção de uma nova infraestrutura aeroportuária de grandes dimensões. De acordo com as declarações da coordenadora-geral da Comissão Técnica Independente, Rosário Partidário, o [projeto desse mega-aeroporto](#) deveria permitir a construção de duas pistas, com uma distância de 1,5 km entre si, e com uma área de expansão de mil hectares, de preferência numa versão hub e não numa versão dual, o que pressupõe a construção de um novo aeroporto de raiz.

Dados da Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) mostram que 6,2% dos voos com origem em aeroportos Europeus (> 4000 km) são responsáveis por mais de 50% das emissões CO2 associadas, sendo os voos de curta e média distância responsáveis por outros 25%. Quando estes são mais facilmente substituíveis pela ferrovia, o facto de 75% das emissões estarem ligadas aos voos de longa (1500 – 4000 km) e muito longa distância (> 4000 km) exige uma profunda alteração do nosso paradigma de hipermobilidade. Queiramos ou não, para além da aposta na ferrovia, será imprescindível reduzir o número de voos de longa distância para reduzir as emissões, alterando também um modelo económico que aposta fortemente na monocultura do turismo. Para tornar esta mudança – que é inevitável – numa transição justa para os trabalhadores do sector da aviação e do turismo é preciso implementar, desde já, medidas adequadas.

Para contornar a contradição entre a necessidade de reduzir as emissões de GEE para conter a catástrofe climática, e as emissões atuais da aviação, bem como os planos para expandir ainda mais o tráfego aéreo, a indústria aeronáutica e os seus

acólitos acenam-nos com pseudossoluções tecno-otimistas como: a melhoria da eficiência de futuras aeronaves (largamente ultrapassada pelo aumento do número de voos); a eletrificação da aviação (ineficiente e indisponível à escala necessária num futuro próximo); o hidrogénio (dependente de quantidades enormes de eletricidade "verde" ([neste momento, apenas < 0.1% da produção mundial de hidrogénio é verde](#)), fora dos problemas técnicos ainda por resolver); combustíveis "sustentáveis" ou biofuels ([falta escala – em 2019, apenas representava 0.01% do consumo de combustível da aviação](#) – e a sua combustão emite CO<sub>2</sub>); ou e-fuels (dependentes de eletricidade renovável abundante, tendo uma eficiência energética muito reduzida). Atualmente, [nenhuma dessas soluções é tecnicamente viável ou pode ser implementado com a rapidez e à escala que se impõe](#).

### **3.2. EFEITOS AMBIENTAIS LOCAIS**

Qualquer construção de grandes infraestruturas terá efeitos ambientais locais não negligenciáveis, colocando em risco ecossistemas e biodiversidade, já em si ameaçadas de acordo com a [avaliação global do IPBES](#). Em relação às infraestruturas aeroportuárias, esse impacto não apenas ocorre no solo, mas também no ar, com grandes impactes sobre a avifauna. Neste contexto, [a escolha da Base Aérea Nº 6, localizada no Montijo, como aeroporto complementar já foi arrasada](#) por se encontrar no limite de uma área protegida de interesse nacional e internacional, sendo Reserva Natural do Estuário do Tejo e Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo zona húmidas de excelência com importância incalculável para as aves migradoras, sendo impossível apresentar medidas de compensação que possam ser consideradas suficientes.

Em relação à localização Alcochete, já vieram ao público notícias sobre a [necessidade de abatimento de um grande número de sobreiros](#), espécie protegida pela legislação nacional, tanto pela construção do aeroporto em si, como a cidade aeroportuária, e vias de acesso. Outras localizações discutidas, como Vendas Novas, poderão ter menor impacte local, mas, mesmo assim, perturbarão os ecossistemas e a biodiversidade locais. A necessidade de construir uma cidade aeroportuária e novas vias de acesso, ou alargar as existentes, apenas acrescentam ao impacte, fora das

emissões associadas à sua construção e às deslocações de passageiros e funcionários.

Assim, qualquer nova construção aeroportuária deve ser liminarmente recusada, tendo ainda em conta a necessidade de reduzir o tráfego aéreo a nível nacional e internacional devido aos seus impactes climáticos que, por sua vez, aprofundam os efeitos nefastos sobre os ecossistemas e a biodiversidade, cuja preservação e regeneração é imprescindível para a vida humana e não-humana na Terra. Durante a redução progressiva da aviação, e numa fase de transição, devem ser aproveitadas as estruturas aeroportuárias já existentes e subaproveitadas, por exemplo o Aeroporto de Beja, para acomodar a diminuição acelerada do tráfego aéreo no Aeroporto Humberto Delgado devido aos impactes sobre a saúde humana e o incumprimento da legislação em vigor (ver abaixo).

### **3.3. EFEITOS SOBRE A SAÚDE**

Atualmente, o tráfego aéreo no Aeroporto Humberto Delgado já causa um impacto negativo significativo em dezenas de milhares de lisboetas, tanto nas zonas residenciais como em zonas de equipamentos escolares, universitários e hospitalares, bem como áreas de escritórios e comércio. O lado mais visível, e sobretudo audível, prende-se com o ruído causado pelos aviões na zona de aproximação e descolagem de voos que, para além do incómodo causado, é fortemente prejudicial para a saúde, particularmente cardiovascular. Estudos científicos demonstraram um aumento progressivo das admissões hospitalares por doença vascular cerebral ou coronária, em função da crescente exposição ao ruído do tráfego aéreo. O lado menos visível do prejuízo para a saúde reside na poluição do ar num raio de até 10 - 15 km à volta dos aeroportos, sobretudo por óxidos de carbono, óxidos de enxofre, óxidos de azoto e micropartículas em suspensão, com impacto nas doenças respiratórias. Nas populações afetadas, nomeadamente os residentes a jusante dos aeroportos tendo em conta a direção do vento prevalente, como é o caso da maior parte da população de Lisboa em relação ao Aeroporto Humberto Delgado, o impacto pode ser ainda maior do que o impacto da poluição pelo trânsito automóvel, há muito identificado como causa significativa de doenças respiratórias.

O tráfego aéreo prejudica a saúde da população na proximidade de grandes aeroportos devido ao ruído e a emissão de poluentes atmosféricos. Os efeitos do ruído excessivo sobre a saúde humana incluem, para além da redução do bem-estar e da qualidade do sono, um aumento das doenças cardíacas e cerebrovasculares, de internamentos hospitalares, e um risco acrescido de morte. Esta situação prejudica gravemente mais de 250.000 cidadãos em Lisboa e nos concelhos limítrofes, expostos a níveis de ruído muito acima dos limites máximos legalmente admissíveis – incluindo durante a noite –, ultrapassando em muito os valores recomendados pela Organização Mundial da Saúde.

De acordo com a [consultora de aviação to70](#), atualmente o Aeroporto Humberto Delgado é, a nível europeu, de longe o aeroporto com o maior número de pessoas expostas por movimento aéreo, tanto num raio de 5km como de 10km, sendo a população total afetada de 450.000 e de 1.000.000 habitantes, respetivamente. O relatório “[Ruído ambiental na Europa 2020](#)” da Agência Europeia do Ambiente refere que Lisboa é a segunda pior capital europeia em termos de exposição ao ruído do tráfego aéreo, logo a seguir ao Luxemburgo, tanto no que respeita ao ciclo de 24 horas, com 15% da população da área metropolitana exposta a níveis superiores a 55 dB(A) (> 250.000 pessoas), como durante o ciclo noturno (das 23h–7h), com 10% da população exposta a níveis superiores a 50 dB(A). Integra assim o grupo dos grandes aeroportos com o maior número de pessoas expostas, junto com os aeroportos de London-Heathrow, de Berlin-Tegel (entretanto encerrado), e de Frankfurt.

Em julho de 2019, [a associação Zero fez medições de ruído no Campo Grande](#) que revelaram valores muito acima dos limites definidos no [Regulamento Geral do Ruído](#), com um nível de ruído ponderado durante o ciclo de 24 horas de 74 dB(A), 9 dB(A) acima do limite legal aplicável (65 dB(A)), e um nível de ruído noturno de 66 dB(A), 11 dB(A) acima do limite legal nesse período do dia (55 dB(A)). As medições foram repetidas no fim de abril de 2020, em plena pandemia e com um tráfego aéreo residual, ainda com valores elevados, mas dentro da legalidade. Com o regresso do turismo, as medições realizadas pela Zero em julho de 2022 em [Camarate](#), no concelho de Loures, voltaram a registar violações grosseiras dos limites estabelecidos, tanto no que diz respeito ao número de voos durante o período noturno como ao nível de ruído.



No entanto, é do conhecimento das autoridades, nomeadamente da Agência Portuguesa do Ambiente, pelo menos desde 2017, que existe incumprimento da legislação em vigor por parte da ANA – Aeroportos de Portugal, concessionada à multinacional Vinci. O [Mapa Estratégico de Ruído referente ao Aeroporto de Lisboa de 2016](#), o último disponível no site da Agência Portuguesa do Ambiente, mas desatualizado tendo em conta que até 2019 o número de voos aumentou em quase 25%, já revelava incumprimento da legislação em quatro das sete estações de monitorização no ciclo de 24 horas, bem como no período noturno (23h– 7h) em cinco das sete estações.

Para compreender verdadeiramente a dimensão do excesso de ruído é preciso ter em conta que o nível é expresso numa escala logarítmica, correspondendo cada aumento de 3 dB(A) a uma duplicação da intensidade sonora e cada aumento de 10 dB(A) ao dobro em termos de sensação auditiva. Assim, nas [Orientações em Matéria de Ruído Ambiental para a Região Europeia](#), a Organização Mundial de Saúde recomenda limites para a exposição ao ruído proveniente do tráfego aéreo de 45 dB(A), no ciclo de 24 horas, e de 40 dB(A) no período noturno, muito inferiores a legislação portuguesa, uma vez que valores superiores provocariam efeitos adversos para a saúde e para o sono da população afetada.

Estudos científicos demonstram de forma inequívoca que o ruído proveniente do tráfego aéreo provoca: a [redução da qualidade do sono](#) e eventos de acordar noturno, a [degradação da qualidade do sono](#) com eventos de picos de ruído (como acontece particularmente com a passagem de aviões); o [aparecimento de lesões vasculares](#), disfunção endotelial e hipertensão arterial; um [aumento do risco de admissão hospitalar](#) por doença cardiovascular; um [maior número de admissões hospitalares](#) e mortalidade mais elevada por doença cérebro - e cardiovascular; um [aumento linear do risco de insuficiência cardíaca](#) e doença cardíaca hipertensiva; e uma [relação linear entre a exposição ao ruído](#) e o aumento de acidente vascular cerebral (vulgo “trombose”).

Além disso, a exposição ao ruído proveniente do tráfego aéreo é suscetível de [provocar efeitos negativos no desempenho cognitivo de crianças](#), de [diminuir a capacidade de memória e compreensão de leitura](#), e de [reduzir a tolerância ao ruído](#) em alunos do ensino secundário.

### **3.4. EFEITOS NA ECONOMIA LOCAL E SOBRE A VIDA SOCIAL DA POPULAÇÃO**

Um dos objetivos do aumento do tráfego aéreo é o incremento do número de turistas que visitam a cidade de Lisboa e os seus arredores. Atualmente já existe um forte impacto negativo do fluxo de turistas no que diz respeito à disponibilidade de habitação acessível para a população residente, bem como à descaracterização dos bairros históricos da cidade que se estão a converter em museus a céu aberto com a profusão do comércio dirigido a turistas. Acresce que a atividade turística tem também, para além do impacto ecológico das deslocações em si mesmas, consequências locais e globais que se refletem na pegada ecológica.

Lisboa está a debater-se com uma elevadíssima carga turística a que o crescimento exponencial da atividade do Aeroporto Humberto Delgado está intimamente ligado. Um modelo de desenvolvimento da cidade assente no turismo de massas que capturou o espaço físico da cidade e o seu tecido económico, acaba por deteriorar a qualidade de vida dos cidadãos, empurrando os habitantes da cidade para a periferia. Uma carga turística desregrada e excessiva, associada à exploração intensiva do território, destrói a coesão social da cidade, gentrificando-a e afastando os seus cidadãos. O modelo de desenvolvimento turístico da última década em Lisboa demonstrou ser profundamente extractivista, predatório e excludente, alienando as comunidades residentes nos bairros da cidade.

## **4. CONCLUSÃO**

Torna-se urgente repensar o futuro do sector de uma forma radicalmente diferente. O relatório "[Decrescimento da Aviação – Reduzir as viagens aéreas de forma justa](#)", resultado de uma conferência internacional que teve lugar em julho de 2019 em Barcelona e juntou mais de 150 peritos e ativistas, sem que um único voo tenha sido tomado pelos participantes presenciais ou por videoconferência, sublinha que é preciso reduzir o tráfego aéreo se quisermos manter o aquecimento global abaixo de 1,5°C, conforme inscrito no Acordo de Paris, e assegurar que o planeta Terra continue habitável para a espécie humana. O relatório propõe medidas para reduzir a aviação de uma forma justa e sustentada que incluem a eliminação de isenções fiscais sobre

o querosene, sobre os bilhetes e o IVA, bem como a aplicação de uma taxa de carbono adequada, para acabar com os benefícios atuais da aviação que absurdamente permitem voar a preços baixos e colocar em desvantagem as alternativas de mobilidade mais sustentáveis. Essas medidas devem ainda fazer os passageiros frequentes pagar mais, através de uma tarifa específica, para desincentivar a utilização do avião e financiar alternativas, reduzindo e suprimindo a aviação privada e voos de curta distância (como os voos dentro de Portugal e da Península Ibérica) que podem ser substituídos por viagens de comboio (diurnos e noturnos).

Embora essas medidas possam contribuir para a redução da aviação, é imprescindível fixar metas para a efetiva diminuição de voos a nível nacional e, de forma mais drástica, nos aeroportos que colocam a saúde da população em risco e não cumprem a legislação em vigor, como é o caso do Aeroporto Humberto Delgado em Lisboa.

Assim, e para assegurar uma transição planeada e previsível, a Rede para o Decrescimento propõe, desde já, o seguinte:

1. O encerramento progressivo do Aeroporto Humberto Delgado devido aos impactes sobre a saúde da população afetada durante os próximos 10 anos, implementando uma taxa de redução anual de 20% do número de movimentos aéreos até ao encerramento final, o que permitiria ganhos imediatos de saúde pública e o cumprimento da legislação em vigor num prazo aplicável;
2. A redução do tráfego aéreo nos aeroportos nacionais a uma taxa de 10% por ano, para permitir que se cumpram as metas do Roteiro Nacional para a Neutralidade Carbónica em 2050, sem recorrer a estratégias contabilísticas que deixam de fora as emissões da aviação internacional durante a fase de voo, com origem em aeroportos nacionais;
3. Voos propulsionados por tecnologia elétrica ou combustíveis sustentáveis podem ser isentos da redução referida no ponto 2.).

## **5. NOTA FINAL**

Para garantir a estabilidade climática, indispensável para a presença de sociedade humanas complexas neste Planeta, é preciso abdicar do crescimento económico exponencial e do seu indicador associado, o Produto Interno Bruto. Precisamos de novos indicadores, como o Indicador do Progresso Genuíno ou o Indicador do Desenvolvimento Humano, para medir o bem-estar de uma sociedade e de cada um dos seus membros, bem como a compatibilidade do seu funcionamento com os limites biofísicos da Terra, promovendo o acesso adequado aos bens básicos – alimentação, vestuário e habitação – e à participação democrática plena de cada pessoa. Esta participação traduz o reconhecimento desta realidade, propondo sob essa perspetiva a urgente redução do tráfego aéreo e o cancelamento de qualquer projeto de construção de novos aeroportos.

Pel'A Rede para o Decrescimento,

Hans Eickhoff

## **Response to the Consultation on a New Airport for Lisbon**

### **Introduction**

The Government of Portugal is currently consulting on options for the development of airport capacity. It is basing its decision making on the Strategic Environmental Assessment (SEA) produced by an Independent Technical Commission (CTI). This analysis is heavily flawed and appears divorced from the realities of the air transport market. Currently, the analysis discounts the obvious options relating to working with the existing infrastructure of Humberto Delgado Airport (AHD) and Montijo Airport, in favour of vast 'greenfield' developments of intercontinental hub airports significant distances from the city. There is an urgent need to revisit the options for new airport capacity in the Lisbon region with a view to what is needed, how much capacity is really needed, when it is needed, and a more rational and realistic consideration of the costs and benefits.

Ryanair has considerable interest in the development of the aviation industry in Portugal. Ryanair is celebrating 20 years of operations in the country, carrying over 85 million customers to and from Portugal in this time. The airline demonstrates continued growth in the country, currently carrying 20% more passengers than before COVID (15 million). Ryanair recognises Lisbon's lack of air connectivity whilst it bases four aircraft in Lisbon Humberto Delgado Airport – an investment of \$400 million. Its operations across six Portuguese airports, supporting 80,000 jobs, makes Ryanair an important stakeholder for the Portuguese aviation industry, contributing 1.1% of the country's GDP or €2.1 billion every year. If Montijo is opened, Ryanair has committed to significant further investment:

- Adding 15 additional aircraft based in Montijo, an investment of \$1.5bn.
- Adding 50 new destinations to Lisbon and extra 10million passengers to Lisbon.

### **Does Lisbon Need New Capacity and, if so, When?**

There is wide agreement that Lisbon requires new airport capacity. AHD is physically constrained and is turning away airlines seeking to expand. Airlines such as Ryanair are not basing new aircraft because they can't get slots to operate. The airport is, therefore, losing traffic and connectivity, with an attendant loss of economic benefit. This position is borne out by the airport's capacity reports for Summer 2024 (see Evidence Appendix). There are no early morning departures available and, hence, no ability to base new aircraft. In fact, there is very limited capacity through the day, so even inbound flying is heavily constrained.

Lisbon needs increased airport capacity now. It needs a solution that delivers new capacity as quickly as possible. This strongly suggests using the existing infrastructure at AHD with Montijo Airport as a reliever airport. This is a solution that can be delivered in three to four years. Other remote greenfield options outside of Lisbon would, optimistically, take 10 to 15 years to deliver.

Research by Ernst & Young recently estimated that the Lisbon economy loses € 3.5 billion through lost tourism revenues alone every year that airport capacity remains constrained. The additional time taken to deliver one of the 'greenfield' options would mean losses to the Lisbon economy of between €21 billion and €38.5 billion. This clearly demonstrates the importance and value of delivering capacity as fast as possible.

### **What Type of Airport Capacity is Required in Lisbon?**

The assessment of options set out in the SEA is heavily driven by, and the results of the analysis skewed by, the desire to build an 'intercontinental hub' airport. It is vital that any decision made is grounded in the realities of the functioning of the air transport market and, in this context, vital that the realism of this desire is challenged. CTI is ultimately considering what is required for the Lisbon market against a stated goal, that, while highly desirable from an economic development perspective, is more than likely not deliverable.

There are two central requirements for the development of a major intercontinental hub airport: a major hub airline and the correct geographic location for multiple intercontinental demand flows. Lisbon simply does not have these features (see Evidence Appendix). TAP is currently a member of Star Alliance, which is dominated by Lufthansa, with its global hubs in Frankfurt and Munich. It accounts for only 12% of Star Alliance European airlines seat capacity. There seems no prospect that TAP will become the focus of a Star Alliance hub in this context. In addition, there is already significant competition in Europe from a range of other global hubs that have the necessary features, with first mover advantages, notably Heathrow, Amsterdam and Paris Charles de Gaulle. These all have the features required. It is not a 'build it and they will come' market.

Lisbon needs airport capacity that suits the markets it can operate in. This entirely changes the discussion around the advantages of a single airport or multiple airports. A hub requirement makes a single airport solution a requirement, as identified by CTI. Otherwise, a multiple airport system becomes a sensible, flexible and often cost effective option, as can be seen in many cities across Europe, e.g. London, Paris, Barcelona, Stockholm, Milan and Rome. When this is considered, a combination of AHD and Montijo, either of which has the potential to be a primary airport for Lisbon in the future, becomes the most sensible option.

### **How Much Additional Capacity is Required?**

The option analysis put forward by the CTI in the SEA is predicated on an assessment of future demand which is completely flawed and without credibility. These forecasts are set out on Page 60 of the SEA. To suggest that, in a central case, passenger demand at Lisbon could reach 84.7 million by 2050, a growth rate of 3.8% per annum, is extraordinary in a relatively mature, developed market, in an industry needing to address the costs of decarbonisation, and in which low cost airlines already have a significant presence. It then sees growth to 123.2 million passengers per annum by 2086. These forecasts are simply hugely overstated. This is important because a lack of potential future capacity is cited as one of the main reasons for ruling out Montijo. This is simply wrong.

Long term growth in GDP is widely accepted as the most accurate predictor of future air passenger demand. Using the OECD long term economic forecasts for Portugal and a commonly accepted GDP multiplier of 1.2, it would be more reasonable to suggest passenger demand of around 55 million passengers per annum by 2050 and 91 million passengers per annum by 2086. Furthermore, this does not reflect any suppression of demand from climate change costs associated with the industry's commitments to net zero.

This would significantly reduce the quantum of airport capacity required for Lisbon. It means that the likely demand for air travel can be accommodated within a Lisbon airport system containing AHD and Montijo Airport for a very long period of time to come. This might be with AHD remaining as the main airport and Montijo acting as a reliever airport, or with Montijo being developed incrementally to become the main

airport in the future, with AHD converting to a city centre airport over time. This is simply a lower risk, less environmentally damaging option to provide the type and quantum of capacity necessary to support Lisbon and its economy.

### Geographic Location is Key

The location of an airport is central to its ability stimulate economic activity and act as an effective gateway for inbound tourists. Central locations, with supporting infrastructure, labour supply, and strong transport and economic linkages, are vastly more successful as economic drivers. For instance, both Heathrow and Amsterdam Schiphol are located close to the cities they serve and have fast and efficient transport connections to those centres. Both are considered to be essential economic drivers for major global cities. Equally, there are also examples of where seeking to move airports to out of town locations or develop airports significant distances from cities has failed or only been partially successful. Examples include Ciudad Real Airport and Radom in Poland (see Evidence Appendix for more details).

Only AHD and Montijo can genuinely be considered as Lisbon locations and provide much better, faster access to the city. AHD’s location is very central and is ideal for business visitors and inbound tourists. For business visitors, the ability to make day return trips is highly valued. Rapid access to the city centre is essential to such trips, as every minute saved extends the usable length of the business day. This is what makes airports such as London City, Toronto Billy Bishop, or New York LaGuardia so important to the city economies they serve. From an inbound tourism perspective, proximity to the centre ensures that visitors can maximise their time in the city, capturing the maximum amount of spend and securing agglomeration effects for the tourism industry.

This proximity to the city centre and its importance in terms of the economic benefits of the Montijo options is recognised within the SEA but it is perhaps worth re-iterating how much better Montijo Airport is compared to the other options in this regard (see Table 1). Montijo is less than half the distance to the centre of Lisbon of any of the other options. It also has a significant further advantage in terms of surface access: direct access to the River Tagus. This access provides the option of a ferry connection to central Lisbon, which would be relatively simple, fast and cheap compared to the surface access options available from the other ‘greenfield’ options. This advantage does not seem to be recognised within the SEA. Indeed, the general surface access difficulties that the surface options for Santarem, Vendas Novas and Alcochete face do not seem to be fully recognised and the potential risks and environmental costs associated with surface access to these options seems to be minimised within the SEA. These other options come with limited or no infrastructure to support development and are unlikely to provide the same stimulus through agglomeration effects. Labour supply for a greenfield airport is also likely to be difficult and ultimately costly.

Starting Destination	Approximate Shortest Distance to AHD (km)
Santarem <i>QE4, QE5</i>	75
Vendas Novas <i>QE7, QE8</i>	85
Alcochete <i>QE3, QE6</i>	65
Montijo <i>QE1, QE2</i>	25

The potential regeneration effects of development at Montijo should also not be forgotten. The Setúbal Peninsula is a deprived area, with significant unemployment, economic and social issues. The development of Montijo Airport is a major opportunity to provide a new and substantial economic driver for the area, providing jobs directly and through attracting new investment to the area. This is in stark contrast to the



other 'greenfield' sites, which will simply not have an appropriate labour pool available to them, let alone being able to directly address the economic issues of somewhere like the Setúbal Peninsula.

## **Environmental Effects**

The SEA makes much of its high level of assessment of the environmental impacts of the different options. However, the assessment is strongly biased towards the impacts of aircraft noise and the impacts during operation. It appears to give very limited weight to the significant environmental impacts associated with the actual development and construction of large 'greenfield' sites, such as those at Santaren, Vendas Novas and Alcochete, the potential environmental effects of the construction and operation of new surface access options are downplayed, and the potential to mitigate noise impacts at AHD or Montijo is not adequately recognised. The need to recognise the balance between economic benefits and environmental costs is well recognised. On this basis, it seems extraordinary to dismiss Montijo, a brownfield site at an existing airfield, based on environmental impacts given the huge potential impact of construction on any greenfield site.

### ***Noise impact***

A key conclusion of the report refers to the noise impact Montijo would produce based on its location near to the city centre. As with many other conclusions, this fails to recognise how Montijo's brownfield status would allow for a faster timeframe to decommission AHD. Montijo's opportunity to act as a single airport more rapidly creates a unique option to bring noise levels down to that of a single airport in a shorter time than other options. This point is not evaluated in the report. Considering all airports will contribute to generate noise, Montijo's existing infrastructure provides a chance to combat this issue more efficiently than other options.

It is also worth noting the comments of the Mayor of Montijo: "the most important thing is for the new airport infrastructure to be on the south bank of the Tagus, because of the advantages and opportunities it represents for the Setúbal Peninsula". A fair inference from this suggests a belief that potential noise costs are significantly outweighed by the economic benefits development in Montijo would bring.

Furthermore, the impact of noise is continuously being addressed through recent developments in the aviation industry. Quieter aircraft are being utilized: the International Civil Aviation Organization (ICAO) introduced Chapter 14 noise standards, limiting the noise of newly certified aircraft. Operational procedures such as steeper approach paths are being implemented. Traffic control continue to engage with communities to understand and reduce noise impact. London Heathrow is a prime example of a central airport engaged with community outreach programs alongside public consultations on these matters.

With a lack of consideration of the points above, ruling against Montijo Airport primarily on the grounds of the proximity to population is premature and narrow in its assessment. Investigation in to the mitigating effect of shorter timeframes and developments in the aviation must be considered, whilst the economic advantages Montijo provides must be given more weight, especially as all options will ultimately generate noise.

### ***Proximity***

SEA's analysis recognises Montijo as having an advantage regarding carbon emissions. Its greater proximity to the city of Lisbon means Montijo's passengers generate smaller carbon footprints from their surface access. The report concludes Montijo is the most favourable option regarding distance and accessibility criteria. This advantage for Montijo is only strengthened by the strategic imperative for the aviation industry of reducing carbon emissions. The International Air Transport Association has set the ambitious goal for the industry to be carbon neutral by 2050.

The shorter development time for Montijo would also provide an advantage in reducing carbon emissions in the next 26 years. Existing infrastructure provides a condensed construction schedule, reducing the need for equipment, material transportation, and on-site energy usage. This contributes massively to reducing carbon emissions but other environmental issues. A proper evaluation of these uniquely positive effects on the environment need deeper consideration not seen in the report.

Overall, the exclusion of the Montijo options on the grounds of potential environmental impacts seems to be skewed and premature, particularly given the sites advantages in terms of the economic benefits it can offer. The shift in public consciousness towards reducing carbon emissions has clearly been recognised by the wider aviation industry – development in Montijo would align stronger to this sentiment more than other options.

## **Deliverability and Risk**

As has been described above, Lisbon needs additional airport capacity now. The Lisbon economy is already losing €3.5 billion each year. It needs a solution to its airport capacity problems that is deliverable and low risk.

Large, greenfield developments, such as the sites outside of Lisbon, are fraught with risk and the timescales for delivery long. The difficulties of trying to develop an entirely new airport are amply demonstrated by the huge delays and massive cost overruns that have blighted Berlin Brandenburg Airport (see Evidence Appendix). The airport finally opened nine years late in 2020 and €6.6 billion or 240% over budget. The airport is now crippled by its financial situation, leaving it uncompetitive, with airport charges substantially above its competitors. Airlines are deserting the airport. Since 2019 Berlin has lost -16 million annual seats (-36%), -100,000 flights (-39%) and -35 routes (-17%). There is a systemic issue at Berlin evidenced by easyJet removing 23 aircraft (thereby reducing their base from 34 to 11 aircraft), Eurowings cutting almost 50% of flights, and Ryanair cut -26% of its flights but still growing its Berlin market share. This is the results of an ill conceived and poorly thought out “hub” strategy.

It is also worth considering London’s experience of a similar process in the early to mid-2010s. The Government appointed Airports Commission was tasked with examining options for increasing hub capacity in London. The Commission considered a range of options including two greenfield sites, including the development of a four runway hub in the Thames Estuary, alongside the addition of new runways at either Heathrow or Gatwick. After a multi-year process, that considered the strategic, economic, environmental , management and commercial cases for the different options, the greenfield options were ruled out on the grounds of cost, deliverability and risk, with a third runway at Heathrow identified as the preferred option despite its proximity to population centres.

Working from the existing facilities at AHD and Montijo is much less risky and faster to deliver in a situation where capacity is needed now. AHD is already a significant European airport, handling 34 million passengers in 2023. Montijo Airport has been considered as a reliever airport for Lisbon some time and detailed plans already exist to bring the airport into service in around three to four years at cost of a little over €1 billion. This contrasts with the greenfield options that are likely to take over a decade to deliver at a cost of around €10 billion.

In terms of deliverability, it is also important to consider the optimum operating model for Lisbon. Currently, with AHD essentially full and little prospect of being able to expand the site, the operator has significant market power, to the potential detriment of consumers and the Lisbon economy. The development of Montijo as a separate reliever airport offers the potential to bring genuine competition to the market, with more capacity and potentially a different operator. This element of competition can only be achieved through re-tendering the concession to operate the airports.

## **Conclusions**

Montijo Airport, alongside AHD, is the only option set out by the CTI which is capable of delivering airport capacity to Lisbon in the timescales that the city needs.

The Montijo options offer the greatest economic benefit and are by some margin the closest options to the city.

The options are also the most deliverable and the least costly of the options examined.

An airport system based around AHD and Montijo would provide sufficient capacity for the city Lisbon for a long time to come when more appropriate demand forecasts are considered.

The environmental assessment of the Montijo options is flawed, failing to consider adequately the impacts of construction and the potential for mitigation to alleviate local noise issues.

# Evidence Appendix

## Introduction

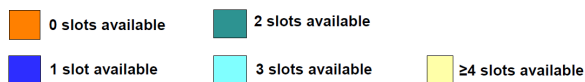
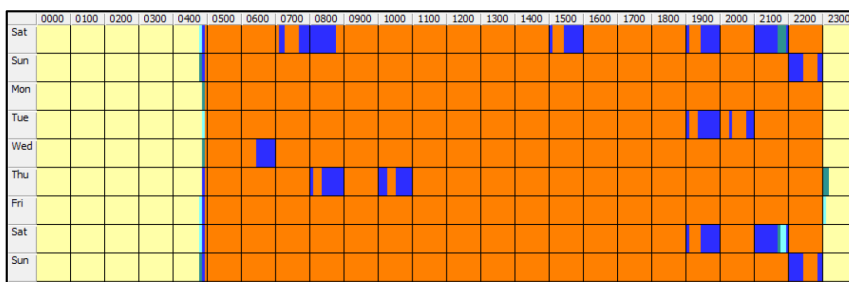
This appendix provides some additional information to support the arguments made in the main document. This information comes from a wide range of sources.

### Current Available Capacity at Humberto Delgado Airport

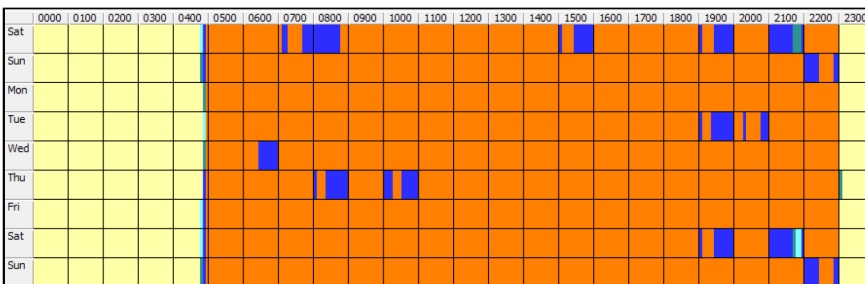
The two charts below are taken from the NAV Portugal website. NAV is the slot co-ordinator Portuguese airports. The charts show the availability of landing and departure slots through the day in the busiest week in Summer 2024. It is immediately obvious from this analysis that there is very limited availability, either across the day or across the week. This strongly supports the view that AHD is currently heavily capacity constrained, with little hope of relief.

### Lisbon Airport Capacity Utilisation Report for Summer 2024

**NAC CHART S24 – SAL**  
**LIS – Arrivals - Runway Availability**  
**Busiest week**



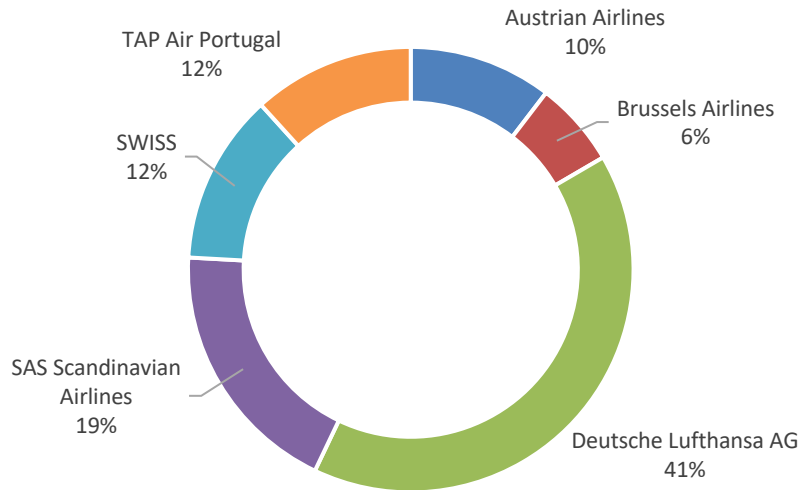
**NAC CHART S24 – SAL**  
**LIS – Departures - Runway Availability**  
**Busiest week**



### TAP's Position in Star Alliance

The chart below shows TAP's share of seat capacity amongst its main European Star Alliance partners. TAP only accounts for around 12% of this capacity. This makes TAP only a small player in Star Alliance. It is, therefore, unlikely that a hub in Lisbon would receive adequate attention from key partner airlines or be able to draw capacity away from Star Alliance's main hubs in Frankfurt and Munich.

### European Star Alliance Airlines Share of Seat Capacity

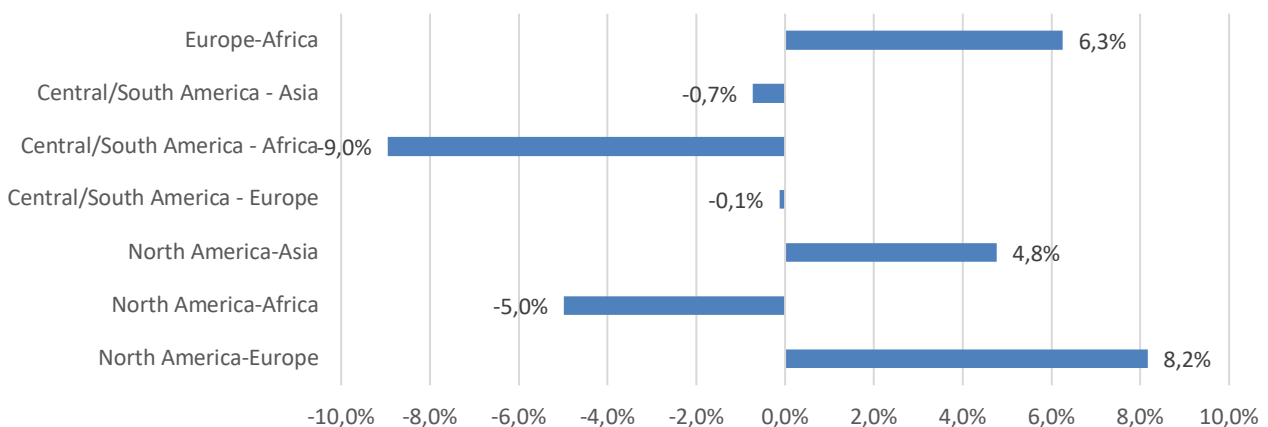


Source: OAG.

### Lisbon's Geographic Position in Intercontinental Traffic Flows

A key element in the competitiveness of any hub airport is its geographic location as regards the major intercontinental air traffic flows. The chart below shows the difference in average flight distance for a range of routings for Lisbon versus the average for the other major European hub airports. This clearly demonstrates the geographic problem that faces Lisbon as a hub airport. Using Lisbon as a hub results in substantially longer flights on the main global flows, notably North America to Asia (4.8% longer) and Europe to North America (8.2% longer). This will result in lost time for passengers and higher fares, as costs simply increase over the longer distances. Lisbon does hold an advantage on some flows, notably Central South America to Africa, but ultimately these flows are relatively small or there are better routings outside of Europe.

### Average Flight Distance for Key Intercontinental Hub Flows– Lisbon vs Major European



Source: Great Circle Mapper.

**Pattern of Destinations Served**

Hub airports need a broad range of intercontinental destinations as well as strong short-haul feeder networks. Below, we compare Lisbon’s route network to those of a number of other European hub airports.

**Intercontinental Destinations Served – Lisbon vs Selected European Hubs in Summer 2023**



Source: OAG.

This again demonstrates the problem facing Lisbon in becoming a true intercontinental hub. The airport simply does not offer sufficient connectivity into North America and Asia/Oceania compared to the major hubs. The only world region where it does appear to offer some advantages is Latin America & the Caribbean. However, if the actual destinations served by Lisbon in Latin America & Caribbean, in truth Lisbon only really serves Brazil. Ultimately, Lisbon simply does not have the key intercontinental connectivity to develop as hub airport.

**Case Studies of Other Airport Developments**

Below, we have set out short case studies of a number of airport developments that provide insight into the challenges of new, 'greenfield' airport sites.

### **Berlin Brandenburg International Airport (BER)**

The Berlin Brandenburg Airport project began shortly after the fall of the Berlin Wall in 1991 as a project to build one airport for Berlin to help unify the newly reunified city.

There were three possible sites for the build, after planning consultations and studies it was finally agreed that the best option was to expand to the immediate south of Berlin Schoenefeld Airport (SXF) so that its runway could be used for the new airport.

The ground was broken in 2007 and the airport was scheduled to open on 30<sup>th</sup> October 2011. This was delayed four times before the airport finally opened on 31<sup>st</sup> October 2020, 30 years after the airport's inception. The airport was finally delivered €6.6 billion or 240% over budget.

The project was plagued with issues caused by a plethora of both internal and external factors and led to a large unplanned overspend.

The history of this airport shows the complexity of building a totally new airport on a greenfield site and the potential expense and delay in such a project due to multiple factors.

### **Cuidad Real Airport (CQM)**

Cuidad Real International Airport was opened in 2009 at a cost over €1Bn, five years after its 2004 initial planned opening date. It was built to assist in taking excess traffic away from the already congested Madrid Barajas Airport (MAD). The expansion of MAD was completed in 2006, before Cuidad Real was finally opened. This, coupled with the fact that CQM is located 120 miles away from Madrid lead to a lack of operators with only 2 low-cost airlines operating regular flights from the airport. This lack of traffic ultimately had an impact on revenues and the airport closed to scheduled passenger traffic just 3 years later in 2012.

The airport was also built in a Special Protection Area for birds and in the middle of the inactive 'Campo de Calatrava' Volcanic field and the European Union blocked construction until environmental measures had been taken.

The airport is now being utilised as an aircraft maintenance base and long-term aircraft storage facility with no sign of regular passenger traffic returning to the airport

Cuidad Real is a good example of building a new airport too far from the city it is expected to serve, without the correct transport infrastructure and an apparent lack of interest from airlines to serve it, leading to its ultimate failure.

### **Warsaw Radom Airport (RDO)**

Warsaw Radom has been in operation as a joint civil-military airport since the 1920s. Situated 100km from Warsaw, it originally operated as a training facility before being heavily damaged during World War II. In 2006, a 22-million-zloty budget was established to prepare Radom for civilian operations. The Civil Aviation Office issued Radom Airport a civilian airport certificate in May 2014. Scheduled operations to Radom airport have suffered since 2015, with both initial airlines operating at the airport (AirBaltic and Czech Airlines) suspending operations only six months later. In September of that year, only 220 passengers passed through the airport.



On the other hand, Warsaw Modlin Airport is 60km closer to the city centre and hence demonstrates increased traffic and growth. Since re-opening in 2013, Modlin had grown from 350,000 annual passengers to 2.9 million by 2016. Between 2015 and 2016, the Airport grew by 10.5%. Direct comparison of these two Warsaw based airports provides evidence to suggest the importance of airport proximity for traffic and hence tourism.



---

## Ryanair

### **Parecer para a consulta pública sobre um novo aeroporto para Lisboa**

#### **Introdução**

O Governo português está atualmente a proceder a consultas sobre as opções de desenvolvimento da capacidade aeroportuária. Está a basear a sua tomada de decisão na Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) produzida por uma Comissão Técnica Independente (CTI). Esta análise apresenta grandes lacunas e parece divorciada das realidades do mercado do transporte aéreo. Atualmente, a análise ignora as opções óbvias relacionadas com o funcionamento da infraestrutura existente do Aeroporto Humberto Delgado (AHD) e do Aeroporto do Montijo, em favor de vastos desenvolvimentos "greenfield" de aeroportos centrais intercontinentais a distâncias significativas da cidade. É urgente rever as opções de novas capacidades aeroportuárias na região de Lisboa, tendo em conta o que é necessário, a quantidade de capacidade efetivamente necessária, o momento em que é necessária e uma ponderação mais racional e realista dos custos e benefícios.

A Ryanair tem um interesse considerável no desenvolvimento do sector da aviação em Portugal. A Ryanair está a celebrar 20 anos de operações no país, tendo transportado mais de 85 milhões de clientes de e para Portugal durante este período. A companhia aérea demonstra um crescimento contínuo no país, transportando atualmente mais 35% de passageiros do que antes da COVID (15 milhões). A Ryanair reconhece a falta de conectividade aérea de Lisboa e baseia quatro aeronaves no Aeroporto Humberto Delgado - um investimento de \$400 milhões. As suas operações em seis aeroportos portugueses, que apoiam 80.000 postos de trabalho, fazem da Ryanair uma importante parte interessada na indústria aeronáutica portuguesa, contribuindo com 1,1% do PIB do país ou 2,1 mil milhões de euros por ano. Se o Montijo for inaugurado, a Ryanair comprometeu-se a efetuar mais investimentos significativos:

- Acréscimo de 15 aeronaves adicionais com base no Montijo, um investimento de 1,5 mil milhões de dólares.
- Acréscimo de 50 novos destinos em Lisboa e mais 10 milhões de passageiros para Lisboa.

#### **Lisboa precisa de mais capacidade e, em caso afirmativo, quando?**

Existe um amplo consenso quanto ao facto de Lisboa necessitar de mais capacidade aeroportuária. O AHD está fisicamente limitado e está a recusar as companhias aéreas que pretendem expandir-se. Companhias aéreas como a Ryanair não estão a instalar novos aviões porque não conseguem obter faixas horárias para operar. O aeroporto está, por conseguinte, a perder tráfego e conectividade, com a consequente perda de benefícios económicos. Esta posição é corroborada pelos relatórios de capacidade do aeroporto para o verão de 2024 (ver anexo de evidências). Não há partidas de manhã cedo disponíveis e, por conseguinte, não há capacidade para basear novas aeronaves. De facto, a capacidade é muito limitada ao longo do dia, pelo que mesmo os voos de entrada estão fortemente condicionados.

Lisboa precisa de aumentar a sua capacidade aeroportuária agora. Precisa de uma solução que ofereça mais capacidade o mais rapidamente possível. Isto sugere fortemente a utilização da infraestrutura existente no AHD com o Aeroporto do Montijo como aeroporto de apoio. Trata-se de uma solução que pode ser concretizada em três a quatro anos. Outras opções remotas de zonas verdes fora de Lisboa levariam, em termos optimistas, 10 a 15 anos a concretizar.

Um estudo efectuado pela Ernst & Young estimou recentemente que a economia de Lisboa perde 3,5 mil milhões de euros só com a perda de receitas do turismo por cada ano em que a capacidade aeroportuária permanece limitada. O tempo adicional necessário para concretizar uma das opções "greenfield" significaria perdas para a economia de Lisboa entre 21 mil milhões e 38,5 mil milhões de euros. Estes factos demonstram claramente a importância e o valor de se disponibilizar capacidade o mais rapidamente possível.

### **Que tipo de capacidade aeroportuária é necessária em Lisboa?**

A avaliação das opções apresentadas na AAE é fortemente orientada pelo desejo de construir um aeroporto "hub intercontinental" e os resultados da análise são enviesados por esse desejo. É vital que qualquer decisão tomada se baseie nas realidades do funcionamento do mercado do transporte aéreo e, neste contexto, é vital que o realismo deste desejo seja posto em causa. A CTI está, em última análise, a considerar o que é necessário para o mercado de Lisboa em relação a um objetivo declarado que, embora altamente desejável do ponto de vista do desenvolvimento económico, é mais do que provável que não possa ser concretizado.

Há dois requisitos centrais para o desenvolvimento de um grande aeroporto central intercontinental: uma grande companhia aérea central e a localização geográfica correcta para múltiplos fluxos de procura intercontinental. Lisboa simplesmente não possui estas características (ver Anexo de Evidências). A TAP é atualmente membro da Star Alliance, que é dominada pela Lufthansa, com os seus hubs globais em Frankfurt e Munique. Representa apenas 12% da capacidade de lugares das companhias aéreas europeias da Star Alliance. Neste contexto, não parece haver perspectivas de a TAP se tornar o centro de um hub da Star Alliance. Além disso, existe já uma concorrência significativa na Europa por parte de uma série de outros hubs globais que possuem as características necessárias, com vantagens de pioneirismo, nomeadamente Heathrow, Amesterdão e Paris Charles de Gaulle. Todos eles possuem as características necessárias. Não se trata de um mercado do tipo "construa-o e eles virão".

Lisboa precisa de uma capacidade aeroportuária adequada aos mercados em que pode operar. Este facto altera completamente a discussão sobre as vantagens de um aeroporto único ou de vários aeroportos. A necessidade de um hub torna necessária uma solução de aeroporto único, tal como identificado pela CTI. De outra forma, um sistema de múltiplos aeroportos torna-se uma opção sensata, flexível e frequentemente económica, como se pode ver em muitas cidades da Europa, por exemplo, Londres, Paris, Barcelona, Estocolmo, Milão e Roma. Neste contexto, uma combinação de AHD e Montijo, qualquer um dos quais com potencial para ser um aeroporto principal para Lisboa no futuro, torna-se a opção mais sensata.

### **Qual é a capacidade adicional necessária?**

A análise das opções apresentada pela CTI na AAE baseia-se numa avaliação da procura futura que é completamente incorrecta e sem credibilidade. Estas previsões são apresentadas na página 60 da AAE. Sugerir que, num cenário central, a procura de passageiros em Lisboa poderia atingir 84,7 milhões em 2050, uma taxa de crescimento de 3,8% por ano, é extraordinário num mercado relativamente maduro e desenvolvido, num sector que precisa de enfrentar os custos da descarbonização e no qual as companhias aéreas de baixo custo já têm uma presença significativa. Em seguida, prevê um crescimento para 123,2 milhões de passageiros por ano até 2086. Estas previsões são, pura e simplesmente, extremamente

exageradas. Isto é importante porque a falta de capacidade potencial futura é citada como uma das principais razões para excluir o Montijo. Isto é simplesmente incorreto.

O crescimento a longo prazo do PIB é amplamente aceite como o indicador mais preciso da futura procura de passageiros aéreos. Utilizando as previsões económicas a longo prazo da OCDE para Portugal e um multiplicador do PIB comumente aceite de 1,2, seria mais razoável sugerir uma procura de passageiros de cerca de 55 milhões de passageiros por ano até 2050 e de 91 milhões de passageiros por ano até 2086. Além disso, este valor não reflecte qualquer supressão da procura decorrente dos custos das alterações climáticas associados aos compromissos do sector no sentido do *net-zero*.

Isto reduziria significativamente o cálculo da capacidade aeroportuária necessária para Lisboa. Significa que a procura provável de viagens aéreas pode ser acomodada num sistema aeroportuário de Lisboa que inclua o AHD e o Aeroporto do Montijo durante um período muito longo. Isto pode acontecer com o AHD a manter-se como aeroporto principal e o Montijo a atuar como aeroporto de apoio, ou com o Montijo a ser desenvolvido gradualmente para se tornar o aeroporto principal no futuro, com o AHD a converter-se num aeroporto do centro da cidade ao longo do tempo. Trata-se, simplesmente, de uma opção de menor risco e menos prejudicial para o ambiente, que permite assegurar o tipo e o volume de capacidade necessários para apoiar Lisboa e a sua economia.

### **A localização geográfica é fundamental**

A localização de um aeroporto é fundamental para a sua capacidade de estimular a atividade económica e funcionar como uma porta de entrada eficaz para os turistas que chegam. As localizações centrais, com infraestruturas de apoio, oferta de mão de obra e fortes ligações económicas e de transportes, têm muito mais êxito como motores económicos. Por exemplo, tanto Heathrow como Amsterdam Schiphol estão situados perto das cidades que servem e dispõem de ligações de transporte rápidas e eficientes para esses centros. Ambos são considerados motores económicos essenciais para as grandes cidades mundiais. Do mesmo modo, há também exemplos de casos em que a tentativa de deslocar aeroportos para locais fora da cidade ou de desenvolver aeroportos a distâncias significativas das cidades falhou ou teve apenas um êxito parcial. Os exemplos incluem o Aeroporto de Ciudad Real e Radom na Polónia (ver Anexo de Evidências para mais pormenores).

Apenas o AHD e o Montijo podem ser verdadeiramente considerados como localizações em Lisboa e proporcionam um acesso muito melhor e mais rápido à cidade. A localização da AHD é muito central e é ideal para visitantes em negócios e turistas. Para os visitantes de negócios, a possibilidade de efetuar viagens de ida e volta durante o dia é altamente valorizada. O acesso rápido ao centro da cidade é essencial para essas viagens, uma vez que cada minuto poupado prolonga a duração útil do dia de trabalho. É isto que torna aeroportos como o London City, o Toronto Billy Bishop ou o New York LaGuardia tão importantes para as economias das cidades que servem. Do ponto de vista do turismo recebido, a proximidade do centro garante que os visitantes podem maximizar o seu tempo na cidade, captando o máximo de gastos e assegurando efeitos de aglomeração para a indústria do turismo.

Esta proximidade do centro da cidade e a sua importância em termos dos benefícios económicos das opções para o Montijo são reconhecidas na AAE, mas talvez valha a pena reiterar a qualidade do Aeroporto do Montijo em comparação com as outras opções neste aspeto (ver Quadro 1). O Montijo fica a menos de metade da distância do centro de Lisboa de qualquer uma das outras opções. Tem ainda uma vantagem significativa em termos de acesso de superfície: acesso direto ao rio Tejo. Este acesso oferece a opção de uma ligação por ferry ao centro de Lisboa, que seria relativamente simples, rápida e barata em comparação com as opções de acesso de superfície disponíveis nas outras opções "greenfield". Esta vantagem não parece ser reconhecida na AAE. De facto, as dificuldades gerais de acesso de superfície que as opções de Santarém, Vendas Novas e Alcochete enfrentam não parecem ser plenamente reconhecidas e os potenciais riscos e custos ambientais associados ao acesso de superfície a estas opções parecem ser minimizados na AAE. Estas

outras opções têm infra-estruturas limitadas ou inexistentes para apoiar o desenvolvimento e é pouco provável que proporcionem o mesmo estímulo através de efeitos de aglomeração. É também provável que a oferta de mão de obra para um aeroporto de raiz seja difícil e, em última análise, dispendiosa.

Starting Destination	Approximate Shortest Distance to AHD (km)
Santarem <i>QE4, QE5</i>	75
Vendas Novas <i>QE7, QE8</i>	85
Alcochete <i>QE3, QE6</i>	65
Montijo <i>QE1, QE2</i>	25

Os potenciais efeitos de regeneração do desenvolvimento no Montijo também não devem ser esquecidos. A Península de Setúbal é uma zona desfavorecida, com uma taxa de desemprego significativa e problemas económicos e sociais. O desenvolvimento do aeroporto do Montijo constitui uma grande oportunidade para criar um novo e importante motor económico para a zona, proporcionando empregos directos e atraindo novos investimentos para a zona. Isto contrasta fortemente com os outros locais "greenfield", que simplesmente não terão à sua disposição uma reserva de mão de obra adequada, e muito menos serão capazes de resolver directamente os problemas económicos de uma zona como a Península de Setúbal.

### Efeitos ambientais

A AAE destaca o seu elevado nível de avaliação dos impactos ambientais das diferentes opções. No entanto, a avaliação é fortemente orientada para os impactos do ruído das aeronaves e os impactos durante o funcionamento. Parece atribuir um peso muito limitado aos impactos ambientais significativos associados ao desenvolvimento e construção efectivos de grandes sítios "greenfield", como os de Santarém, Vendas Novas e Alcochete, os potenciais efeitos ambientais da construção e funcionamento de novas opções de acesso de superfície são subestimados e o potencial de atenuação dos impactos do ruído no AHD ou no Montijo não é adequadamente reconhecido. A necessidade de reconhecer o equilíbrio entre os benefícios económicos e os custos ambientais é bem reconhecida. Nesta base, parece extraordinário rejeitar o Montijo, uma zona industrial num aeródromo existente, com base nos impactos ambientais, dado o enorme impacto potencial da construção em qualquer zona industrial.

### Impacto do ruído

Uma conclusão fundamental do relatório refere-se ao impacto sonoro que o Montijo produziria com base na sua localização perto do centro da cidade. Tal como acontece com muitas outras conclusões, esta não reconhece o facto de o estatuto de zona industrial do Montijo permitir um calendário mais rápido para o desmantelamento do AHD. A oportunidade de o Montijo atuar como um único aeroporto mais rapidamente cria uma opção única para reduzir os níveis de ruído para os de um único aeroporto num período de tempo mais curto do que outras opções. Este ponto não é avaliado no relatório. Considerando que todos os aeroportos contribuirão para gerar ruído, a infraestrutura existente no Montijo oferece uma oportunidade para combater este problema de forma mais eficiente do que outras opções.

É igualmente de referir os comentários do Presidente da Câmara Municipal do Montijo: "o mais importante é que a nova infraestrutura aeroportuária se situe na margem sul do Tejo, pelas vantagens e oportunidades que representa para a Península de Setúbal". Uma inferência justa desta afirmação sugere a convicção de que os potenciais custos do ruído são significativamente compensados pelos benefícios económicos que o desenvolvimento no Montijo traria.

Além disso, o impacto do ruído está a ser continuamente abordado através de desenvolvimentos recentes no sector da aviação. Estão a ser utilizadas aeronaves mais silenciosas: a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) introduziu as normas de ruído do Capítulo 14, limitando o ruído das aeronaves recentemente certificadas. Estão a ser implementados procedimentos operacionais, tais como trajectórias de aproximação mais íngremes. O controlo do tráfego continua a colaborar com as comunidades para compreender e reduzir o impacto do ruído. O aeroporto de Heathrow, em Londres, é um excelente exemplo de um aeroporto central envolvido em programas de sensibilização da comunidade e em consultas públicas sobre estas questões.

Sem ter em conta os pontos acima referidos, a decisão contra o Aeroporto do Montijo com base na proximidade da população é prematura e limitada na sua avaliação. A investigação do efeito atenuante dos prazos mais curtos e dos desenvolvimentos na aviação deve ser considerada, ao mesmo tempo que as vantagens económicas que o Montijo oferece devem ter mais peso, especialmente porque todas as opções acabarão por gerar ruído.

### **Proximidade**

A análise da AAE reconhece que o Montijo tem uma vantagem no que respeita às emissões de carbono. A sua maior proximidade com a cidade de Lisboa significa que os passageiros do Montijo geram uma menor pegada de carbono no seu acesso de superfície. O relatório conclui que o Montijo é a opção mais favorável no que respeita aos critérios de distância e acessibilidade. Esta vantagem do Montijo é reforçada pelo imperativo estratégico do sector da aviação de reduzir as emissões de carbono. A Associação Internacional de Transporte Aéreo estabeleceu o ambicioso objetivo de tornar o sector neutro em termos de carbono até 2050.

O menor tempo de desenvolvimento do Montijo também constituiria uma vantagem para a redução das emissões de carbono nos próximos 26 anos. As infra-estruturas existentes permitem um calendário de construção condensado, reduzindo a necessidade de equipamento, transporte de materiais e utilização de energia no local. Este facto contribui enormemente para reduzir as emissões de carbono e outras questões ambientais. Uma avaliação correcta destes efeitos positivos únicos sobre o ambiente requer uma análise mais aprofundada que não consta do relatório.

De um modo geral, a exclusão das opções do Montijo com base em potenciais impactos ambientais parece ser distorcida e prematura, especialmente tendo em conta as vantagens do local em termos dos benefícios económicos que pode oferecer. A mudança na consciência pública no sentido de reduzir as emissões de carbono foi claramente reconhecida pelo sector da aviação em geral - o desenvolvimento no Montijo alinhar-se-ia mais fortemente com este sentimento do que outras opções.

### **Exequibilidade e risco**

Como já foi descrito, Lisboa precisa de capacidade aeroportuária adicional agora. A economia de Lisboa já está a perder 3,5 mil milhões de euros por ano. Precisa de uma solução para os seus problemas de capacidade aeroportuária que seja exequível e de baixo risco.

Os grandes projectos de raiz, como os localizados fora de Lisboa, estão repletos de riscos e os prazos de execução são longos. As dificuldades de tentar desenvolver um aeroporto inteiramente novo são amplamente demonstradas pelos enormes atrasos e pelos enormes custos excessivos que afectaram o aeroporto de Berlim-Brandemburgo (ver anexo de evidências). O aeroporto abriu finalmente com nove anos de atraso, em 2020, e 6,6 mil milhões de euros, ou seja, 240% acima do orçamento. O aeroporto está agora paralisado pela sua situação financeira, o que o torna pouco competitivo, com taxas aeroportuárias substancialmente superiores às dos seus concorrentes. As companhias aéreas estão a abandonar o aeroporto. Desde 2019, Berlim perdeu -16 milhões de lugares anuais (-36%), -100 000 voos (-39%) e -35 rotas

(-17%). Existe um problema sistémico em Berlim, evidenciado pelo facto de a easyJet ter retirado 23 aeronaves (reduzindo assim a sua base de 34 para 11 aeronaves), a Eurowings ter cortado quase 50% dos voos e a Ryanair ter cortado 26% dos seus voos, mas continuando a aumentar a sua quota de mercado em Berlim. Estes são os resultados de uma estratégia de "hub" mal concebida e mal pensada.

Vale também a pena considerar a experiência de Londres num processo semelhante no início e meados da década de 2010. A Comissão dos Aeroportos, nomeada pelo Governo, foi incumbida de examinar as opções para aumentar a capacidade das plataformas de correspondência em Londres. A Comissão considerou uma série de opções, incluindo duas zonas "greenfield", incluindo o desenvolvimento de um centro de quatro pistas no estuário do Tamisa, juntamente com a adição de novas pistas em Heathrow ou Gatwick. Após um processo de vários anos, que analisou os aspectos estratégicos, económicos, ambientais, de gestão e comerciais das diferentes opções, as opções "greenfield" foram excluídas com base no custo, na exequibilidade e no risco, tendo a terceira pista em Heathrow sido identificada como a opção preferida, apesar da sua proximidade aos centros populacionais.

Trabalhar a partir das instalações existentes no AHD e no Montijo é muito menos arriscado e mais rápido de concretizar numa situação em que a capacidade é necessária agora. O AHD é já um importante aeroporto europeu, com capacidade para 34 milhões de passageiros em 2023. O aeroporto do Montijo tem sido considerado há algum tempo como um aeroporto de descongestionamento para Lisboa e já existem planos pormenorizados para colocar o aeroporto em funcionamento em cerca de três a quatro anos, com um custo de pouco mais de mil milhões de euros. Este facto contrasta com as opções greenfield que, provavelmente, levarão mais de uma década a concretizar, com um custo de cerca de 10 mil milhões de euros.

Em termos de exequibilidade, é igualmente importante considerar o melhor modelo de funcionamento para Lisboa. Atualmente, com o AHD essencialmente cheio e poucas perspectivas de expansão, o operador tem um poder de mercado significativo, em detrimento potencial dos consumidores e da economia de Lisboa. O desenvolvimento do Montijo como aeroporto independente de descongestionamento oferece a possibilidade de introduzir uma verdadeira concorrência no mercado, com mais capacidade e, potencialmente, um operador diferente. Este elemento de concorrência só pode ser alcançado através de um novo concurso para a concessão da exploração dos aeroportos.

## **Conclusões**

O aeroporto do Montijo, juntamente com o AHD, é a única opção apresentada pela CTI capaz de fornecer capacidade aeroportuária a Lisboa nos prazos de que a cidade necessita.

As opções do Montijo oferecem o maior benefício económico e são as opções mais próximas da cidade.

Estas opções são também as mais exequíveis e as menos dispendiosas das opções examinadas.

Um sistema aeroportuário baseado no AHD e no Montijo proporcionaria capacidade suficiente para a cidade de Lisboa durante muito tempo, se forem consideradas previsões de procura mais adequadas.

A avaliação ambiental das opções para o Montijo é incorrecta, não considerando adequadamente os impactos da construção e o potencial de atenuação para aliviar os problemas de ruído.



# Anexo de evidências

## Introdução

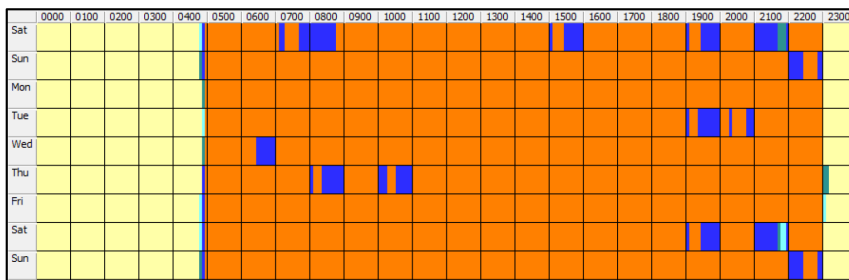
Este anexo fornece algumas informações adicionais para apoiar os argumentos apresentados no documento principal. Estas informações provêm de um vasto leque de fontes.

## Capacidade atual disponível no Aeroporto Humberto Delgado

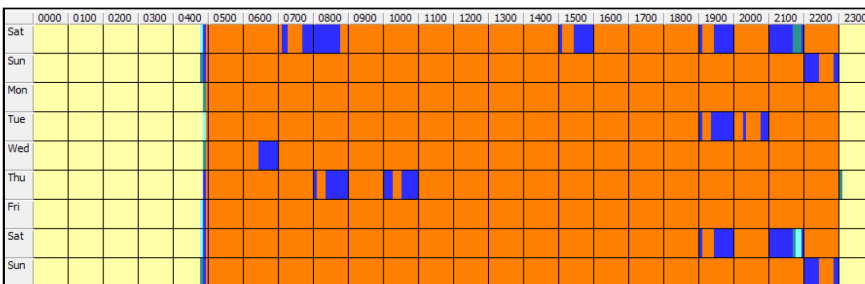
Os dois gráficos abaixo foram retirados do sítio web da NAV Portugal. A NAV é o coordenador das faixas horárias dos aeroportos portugueses. Os gráficos mostram a disponibilidade de faixas horárias de aterragem e de partida ao longo do dia na semana mais movimentada do verão de 2024. Esta análise revela de imediato que a disponibilidade é muito limitada, quer ao longo do dia quer ao longo da semana. Este facto corrobora fortemente a ideia de que o AHD está atualmente fortemente limitado em termos de capacidade, com poucas perspectivas de alívio.

## Relatório de utilização da capacidade do aeroporto de Lisboa para o verão de 2024

**NAC CHART S24 – SAL**  
**LIS – Arrivals - Runway Availability**  
**Busiest week**



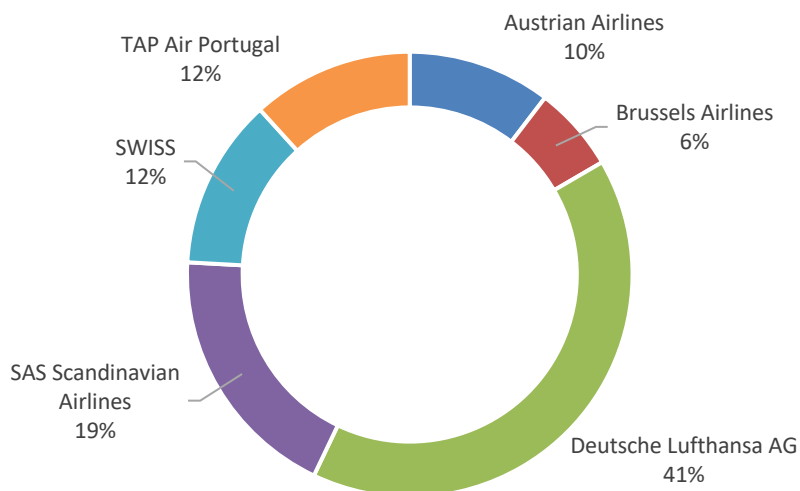
**NAC CHART S24 – SAL**  
**LIS – Departures - Runway Availability**  
**Busiest week**



## A posição da TAP na Star Alliance

O gráfico abaixo mostra a quota de capacidade de lugares da TAP entre os seus principais parceiros europeus da Star Alliance. A TAP representa apenas cerca de 12% dessa capacidade. Isto faz com que a TAP seja apenas um pequeno ator na Star Alliance. Por conseguinte, é pouco provável que um hub em Lisboa receba a devida atenção por parte das principais companhias aéreas parceiras ou consiga retirar capacidade aos principais hubs da Star Alliance em Frankfurt e Munique.

### Quota de capacidade de lugares das "companhias aéreas da Star Alliance" europeias

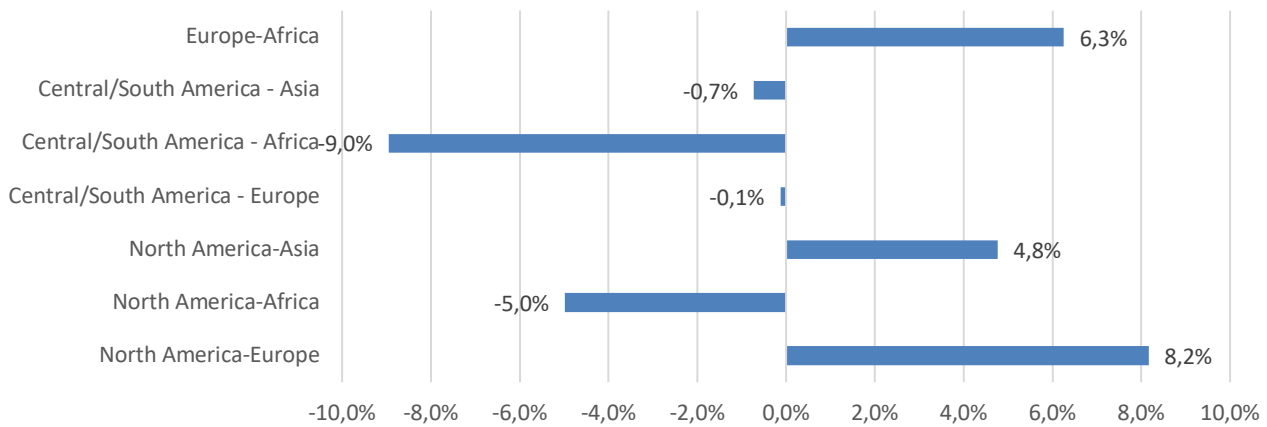


Source: OAG.

### Posição Geográfica de Lisboa nos Fluxos de Tráfego Intercontinentais

Um elemento-chave da competitividade de qualquer aeroporto central é a sua localização geográfica relativamente aos principais fluxos de tráfego aéreo intercontinental. O gráfico abaixo mostra a diferença na distância média de voo para uma série de rotas de Lisboa em relação à média dos outros principais aeroportos centrais europeus. Este facto demonstra claramente o problema geográfico que Lisboa enfrenta enquanto aeroporto central. A utilização de Lisboa como aeroporto central resulta em voos substancialmente mais longos nos principais fluxos globais, nomeadamente da América do Norte para a Ásia (4,8% mais longos) e da Europa para a América do Norte (8,2% mais longos). Esta situação traduzir-se-á numa perda de tempo para os passageiros e em tarifas mais elevadas, uma vez que os custos aumentam nas distâncias mais longas. Lisboa tem, de facto, vantagem em alguns fluxos, nomeadamente da América Central e América do Sul para África, mas, em última análise, estes fluxos são relativamente pequenos ou existem melhores rotas fora da Europa.

### Distância Média de Voo para os Principais Fluxos de Hub Intercontinentais - Lisboa vs Principais Fluxos Europeus



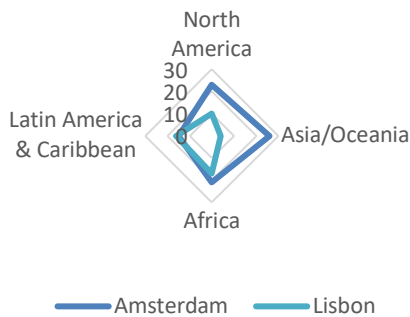
Source: Great Circle Mapper.

### Padrão de destinos servidos

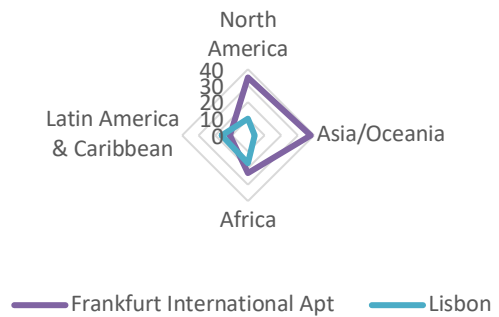
Os aeroportos centrais necessitam de um vasto leque de destinos intercontinentais, bem como de fortes redes de ligação de curta-distância. De seguida, comparamos a rede de rotas de Lisboa com a de vários outros aeroportos centrais europeus.

### Destinos Intercontinentais servidos - Lisboa vs Hubs europeus seleccionados no verão de 2023

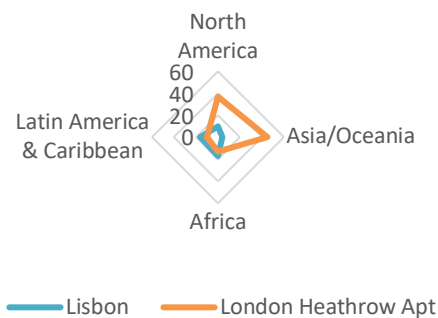
#### Lisbon vs Amsterdam



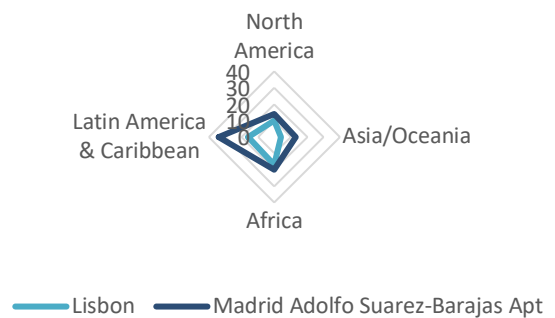
#### Lisbon vs Frankfurt



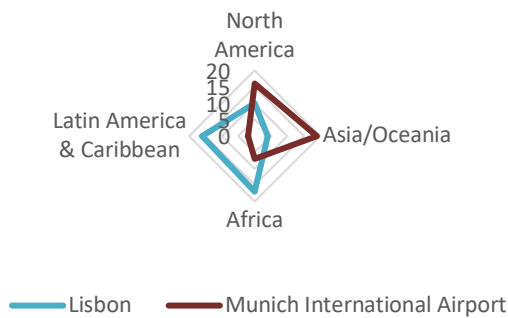
#### Lisbon vs Heathrow



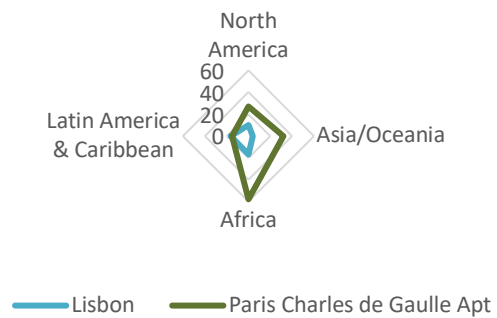
#### Lisbon vs Madrid



## Lisbon vs Munich



## Lisbon vs Paris CDG



Source: OAG.

Este facto demonstra mais uma vez o problema que Lisboa enfrenta para se tornar um verdadeiro hub intercontinental. O aeroporto simplesmente não oferece conectividade suficiente para a América do Norte e a Ásia/Oceânia em comparação com as principais plataformas de correspondência. A única região do mundo em que parece oferecer algumas vantagens é a América Latina e as Caraíbas. No entanto, se olharmos para os destinos reais servidos por Lisboa na América Latina e nas Caraíbas, na verdade Lisboa só serve realmente o Brasil. Em última análise, Lisboa não tem a conectividade intercontinental essencial para se desenvolver como aeroporto central.

### Estudos de casos de outros desenvolvimentos aeroportuários

A seguir, apresentamos breves estudos de casos de uma série de projectos aeroportuários que dão uma ideia dos desafios que se colocam aos novos sítios aeroportuários "greenfield".

#### Berlin Brandenburg International Airport (BER)

O projeto do aeroporto Berlin Brandenburg começou pouco depois da queda do Muro de Berlim, em 1991, como um projeto de construção de um aeroporto em Berlim para ajudar a unificar a cidade recentemente reunificada.

Havia três locais possíveis para a construção. Após consultas e estudos de planeamento, chegou-se finalmente à conclusão de que a melhor opção era expandir o aeroporto de Berlim Schoenefeld (SXF) para sul, de modo a que a sua pista pudesse ser utilizada para o novo aeroporto.

O terreno foi preparado em 2007 e a abertura do aeroporto estava prevista para 30 de outubro de 2011. Esta data foi adiada quatro vezes antes de o aeroporto abrir finalmente em 31 de outubro de 2020, 30 anos após a sua criação. O aeroporto foi finalmente entregue por 6,6 mil milhões de euros, ou seja, 240% acima do orçamento.

O projeto foi afetado por problemas causados por uma série de factores internos e externos e conduziu a um grande excesso de despesas não planeadas.

A história deste aeroporto mostra a complexidade da construção de um aeroporto totalmente novo num local não explorado e as despesas e atrasos potenciais de um projeto deste tipo devido a múltiplos factores.

#### Ciudad Real Airport (CQM)

O Aeroporto Internacional de Ciudad Real foi inaugurado em 2009 com um custo superior a mil milhões de euros, cinco anos após a data de abertura inicialmente planeada para 2004. Foi construído para ajudar a retirar o excesso de tráfego do já congestionado Aeroporto de Madrid Barajas (MAD). A expansão do MAD foi concluída em 2006, antes da abertura final da Ciudad Real. Esta situação, associada ao facto de o CQM se situar a 120 milhas de Madrid, levou a uma falta de operadores, com apenas 2 companhias aéreas de baixo custo a operarem voos regulares a partir do aeroporto. Esta falta de tráfego acabou por ter um impacto nas receitas e o aeroporto fechou ao tráfego regular de passageiros apenas 3 anos mais tarde, em 2012.

O aeroporto foi também construído numa zona de proteção especial para aves e no meio do campo vulcânico inativo "Campo de Calatrava", tendo a União Europeia bloqueado a construção até que fossem tomadas medidas ambientais.

Atualmente, o aeroporto está a ser utilizado como base de manutenção de aeronaves e instalação de armazenamento de aeronaves a longo prazo, não havendo sinais de que o tráfego regular de passageiros volte ao aeroporto

Ciudad Real é um bom exemplo da construção de um novo aeroporto demasiado longe da cidade que se espera que sirva, sem as infra-estruturas de transporte correctas e com uma aparente falta de interesse das companhias aéreas em servi-lo, o que levou ao seu fracasso final.

### **Warsaw Radom Airport (RDO)**

O Warsaw Radom tem estado a funcionar como um aeroporto civil-militar conjunto desde a década de 1920. Situado a 100 km de Varsóvia, funcionou originalmente como uma instalação de treino antes de ser fortemente danificado durante a Segunda Guerra Mundial. Em 2006, foi criado um orçamento de 22 milhões de zlotys para preparar Radom para operações civis. O Gabinete de Aviação Civil emitiu ao aeroporto de Radom um certificado de aeroporto civil em maio de 2014. As operações regulares para o aeroporto de Radom têm sofrido desde 2015, com as duas primeiras companhias aéreas a operar no aeroporto (AirBaltic e Czech Airlines) a suspenderem as operações apenas seis meses depois. Em setembro desse ano, apenas 220 passageiros passaram pelo aeroporto.

Por outro lado, o Aeroporto Modlin de Varsóvia fica 60 km mais perto do centro da cidade e, por conseguinte, regista um aumento do tráfego e do crescimento. Desde a sua reabertura em 2013, o Modlin passou de 350 000 passageiros anuais para 2,9 milhões em 2016. Entre 2015 e 2016, o aeroporto registou um crescimento de 10,5%. A comparação direta destes dois aeroportos de Varsóvia fornece provas que sugerem a importância da proximidade do aeroporto para o tráfego e, consequentemente, para o turismo.

## Comissão Técnica Independente

# RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA 3ª fase da AAE: avaliação de opções estratégicas

## ANA – AEROPORTOS DE PORTUGAL

Comentário	Resposta/Observação
<p>“Finalmente, a ANA, S. A. opta, nesta fase, por não se pronunciar sobre a dimensão jurídica do Relatório Preliminar. No entanto, sublinha, desde já, que a Análise Jurídica (PT6) contém conclusões relativamente à interpretação do Contrato de que não são por si partilhadas.” (p. 2)</p>	<p>Ficamos impossibilitados de esclarecer por falta de indicação, e de fundamentação, sobre os pontos em que existe desacordo.</p>
<p>A metodologia de projeção de tráfego adotada pela CTI não reflete as melhores práticas da indústria, tendo sido adotada uma abordagem simplista e assente em majorações otimistas face a projeções de entidades internacionais especializadas, reputadas e independentes</p>	<p>A RCM 89/2022 de 14 de outubro estabelece que os estudos de tráfego sejam realizados num horizonte de futuro de 50 anos de operação, que a CTI fixou em 2086, um horizonte que vai muito além dos horizontes das projeções das entidades internacionais especializadas. Portanto a avaliação não se baseou apenas em projeções disponíveis, mas também numa visão estratégica de evolução progressiva para um hub intercontinental, tal como estabelecido na RCM, para um período nunca inferior às referidas seis décadas.</p> <p>Como referido no relatório PT1 Anexo 2, página 2, as projeções de tráfego têm metodologias bastante diferentes consoante os horizontes temporais a que respeitam. No curto prazo são dominantes os modelos econométricos, mas para prazos mais longos recorre-se a modelos de projeção em autocorrelação temporal, normalmente baseados em curvas logísticas.</p> <p>Metodologicamente a utilização de modelos econométricos, com um conjunto alargado de variáveis, dá origem a modelos inconsistentes, pela dificuldade em prever a evolução de cada um dos parâmetros e das variáveis explicativas do modelo, quando utilizados para um período de projeção muito longo. Nesses casos, o resultado final apresenta grandes variações para muito pequenas modificações dos valores assumidos para esses parâmetros e variáveis explicativas.</p> <p>A metodologia seguida é por isso a mais adequada para a projeção de valores de tráfego verosímeis para o período de mais de seis décadas, necessária no quadro de uma avaliação estratégica como a realizada.</p>



Comentário	Resposta/Observação
<p>A CTI não teve devidamente em conta um conjunto de limitações e macrotendências fundamentais à procura aeroportuária, tais como a potencial saturação da capacidade turística de Lisboa, a concorrência de outros hubs europeus e a evolução expectável da demografia na Europa e em Portugal</p>	<p>A evolução demografia europeia encontra-se incorporada nas perspectivas de crescimento utilizadas para as projeções, por outro lado o enquadramento crítico dos resultados das projeções de tráfego em relação à capacidade turística e a competição com outros hub's europeus, é realizada nas páginas 14 a 16 do relatório PT1 Anexo 2.</p>
<p>A CTI pressupõe que o crescimento da procura na Região de Lisboa se vai manter acima da média europeia até 2050, apesar da Eurocontrol, entidade de referência na Europa em projeções de tráfego, estimar que o crescimento do tráfego em Portugal será inferior à média europeia no mesmo horizonte</p>	<p>Na verdade, quer o Eurocontrol quer a ICAO realizam projeções à escala continental e para regiões sub-continentais para horizontes de projeção mais longos, tendo sido utilizados como referência os valores da sub-região onde nos encontramos, o Sudoeste europeu.</p> <p>A taxa de crescimento anual do tráfego de Lisboa tem sido sistematicamente (ao longo da última década) o dobro da ocorrida no conjunto europeu, tendo-se admitido que essas taxas de crescimento do tráfego convergiram até 2050, seguindo uma curva logística, como consta da Figura 3 do Relatório PT1 – Anexo 2.</p> <p>Apesar dos valores se reportarem à situação continental, há referências na publicação do Eurocontrol Aviation Outlook 2050 de que em Portugal o valor de crescimento seria de 0,8% ao ano. No entanto, em publicação mais recente, Eurocontrol Forecast Update 2023-2029, encontramos valores de 2,9% a 6,2% para os anos de 2023-2029.</p>
<p>Os pressupostos adotados resultam em projeções de tráfego aeroportuário na Região de Lisboa marcadamente otimistas, apontando para estimativas de procura em 2050 cerca de 2 a 3,5 vezes superiores aos valores atuais, com 66 a 108 milhões de passageiros neste horizonte temporal</p>	<p>Estudos anteriores, como o Estudo para a Análise Técnica Comparada das Alternativas de Localização do Novo Aeroporto de Lisboa na Zona da Ota e na Zona do Campo de Tiro de Alcochete, em 2008, previam valores de procura de 19 milhões de passageiros por ano para 2017, de 21 milhões para 2020, 22 milhões para 2022, de 27 milhões para 2030 e de 36 e 43 milhões de passageiros por ano para 2040 e 2050, respetivamente. Note-se que o valor calculado para 2017 foi atingido em 2015, dois anos antes do previsto, e que os 27 milhões previstos para 2030, foram atingidos em 2017, treze anos antes do previsto. Os atuais quase 34 milhões de passageiros alcançados em 2023 estão muito próximos dos 36 milhões previstos para 2040. Ou seja, os valores de</p>

Comentário	Resposta/Observação
	<p>passageiros observados no AHD têm sido, sistematicamente, superiores aos valores projetados pelos estudos de evolução de procura.</p> <p>Mais recentemente, a ANA apresentou projeções de tráfego de passageiros no AHD que, a partir do valor de 27 milhões de passageiros em 2017, projetavam um volume de 54 milhões de passageiros para o ano de 2062. Os atuais perto de 34 milhões de passageiros atingidos em 2023 seriam, segundo essa mesma projeção, atingidos em 2032, ou seja, daqui a nove anos. Na verdade, os valores de projeção de tráfego de passageiros no AHD têm sido sucessivamente subestimados.</p> <p>Por outro lado, estes resultados não parecem dissonantes dos ocorridos no passado recente em alguns dos principais aeroportos europeus, com mercados consolidados há muitos anos. O sistema de Londres cresceu entre 2000 e 2019, 1,54 vezes, com Stansted a crescer 2,37 vezes, London City 3,22 vezes e Gatwick 1,45 vezes. Paris cresceu 1,47 vezes no mesmo período, com o aeroporto Charles de Gaulle a crescer 1,58 e Orly 1,27 vezes. Frankfurt a crescer 1,43 vezes e Munich 2,07 vezes e Schipol 1,82 vezes, em 19 anos.</p> <p>O caso de Istanbul (emergente e com criação de um hub, tal como Lisboa, ainda que em situações diversas) também merece atenção, com crescimentos muito mais fortes que aqueles. No conjunto dos seus aeroportos, passou de 20 milhões em 2002 para 113 milhões em 2023, o que corresponde a uma taxa de crescimento anual composto de 11,6%. Mais recentemente, foi anunciado que o aeroporto de Barajas em Madrid irá aumentar a sua capacidade para 90 milhões de passageiros até 2031. Neste contexto, e tendo em atenção que o AHD tem tido elevados constrangimentos de crescimento operacional, com valores elevados de procura não atendida, as projeções apresentadas pela CTI não podem deixar de ser consideradas plausíveis.</p>
<p>As projeções de tráfego da CTI são 1,5 a 2 vezes superiores às projeções de tráfego desenvolvidas por entidades internacionais altamente credenciadas e estudos internos que a ANA dispõe para</p>	<p>Existem de facto projeções de tráfego muito diferentes para a procura futura na região de Lisboa. Todas as conhecidas foram tidas em conta. No entanto, em 2023, e apesar das limitações de capacidade existentes, o total de passageiros em Lisboa foi de mais de 33 milhões. Este tráfego</p>

Comentário	Resposta/Observação
Portugal e para a Região de Lisboa, que projetam entre 40 e 52 milhões de passageiros em 2050	ocorreu quando ainda faltam 27 anos para alcançarmos o ano de 2050. As taxas de crescimento anual para se atingirem os valores referidos variam entre 0,7% e 1,6%, muito longe das taxas de crescimento anual do tráfego aéreo nos principais aeroportos nacionais que se têm situado desde há 15 anos (à exceção do período afetado pela pandemia) acima dos 5%, e na última década acima de 8%.
As projeções de tráfego atuais da CTI contradizem as suas próprias projeções, sendo estas marcadamente menos otimistas no Relatório da Fase 1, de abril de 2023, com projeções à data entre 52 e 67 milhões de passageiros até 2050 – um aumento de 27% a 61% em apenas 8 meses	Os resultados apresentados em abril resultaram de uma primeira aproximação, com informação limitada e sem o aprofundamento que foi realizado pelo consultor, contratado em agosto de 2023. Relembramos, que na sessão foi dito que estes valores deveriam ser lidos com cautela, uma vez que as projeções foram realizadas tendo como suporte informação limitada.
A CTI determina a existência de um grande hub intercontinental em Lisboa, desconsiderando os fatores críticos de sucesso dos principais hub europeus (i.e., posicionamento geoestratégico, existência de companhias aéreas com frotas de elevada dimensão e integração em áreas metropolitanas de elevada dimensão) e extrapolando as projeções de tráfego aeroportuário para a Região de Lisboa com base na ambição de um hub intercontinental	O AHD apresenta já hoje uma quota de viajantes residentes de apenas 31%, sendo todo o restante tráfego resultado do movimento de passageiros não residentes e da função de hub (cf, Tabela 7 do relatório PT1 Anexo2).  A CTI não determina a existência de um grande hub intercontinental em Lisboa. A CTI apenas responde ao que se encontra determinado na RCM n.º 89/2022, de 14 de outubro, alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2023, de 26 de julho.
As projeções de tráfego globalmente otimistas da CTI resultam num aumento da quota de mercado do aeroporto de Lisboa no total de tráfego aéreo europeu de 48%, passando a processar em 2050 até 3,50% do tráfego europeu total, quando ao dia de hoje apenas processa 2,36%	É um resultado possível, em linha com a evolução da última década e o desejado desenvolvimento económico português. Se considerarmos que o peso de Lisboa no tráfego dos principais aeroportos europeus era, segundo o Eusostat, em 2000 de 1,7% e em 2022 de 2,8%, a passagem para 3,5% encontra-se em linha com a tendência das últimas duas décadas.
A natureza globalmente otimista das projeções de tráfego da CTI resulta diretamente na exclusão pela CTI das Opções Estratégicas	A CTI não exclui quaisquer OE apenas avaliou as 8 OE em igualdade de circunstâncias face aos pressupostos de avaliação, parte deles estabelecidos na RCM - o mandato da CTI implica avaliar as opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de

Comentário	Resposta/Observação
<p>(OEs) que apresentam limitações de capacidade, inferidas erradamente pela CTI, e na avaliação exclusiva de opções greenfield</p>	<p>Lisboa, tendo como horizonte um período no mínimo de 50 anos após o início de operação, ou seja, pelo menos seis décadas a partir de hoje. Relembramos também que se atingiram os perto de 34 milhões de passageiros no AHD em 2023 - de acordo com a projeções da ANA apresentados a 1 de fevereiro de 2023, em que a partir de valores de 27 milhões de passageiros em 2017, projetam valores de 54 milhões de passageiros em 2062, os atuais perto de 34 milhões de passageiros apenas seriam atingidos em 2032, ou seja daqui a nove anos.</p>
<p>“Existe um risco material dos cronogramas de execução da CTI subestimarem os prazos de execução das OEs em greenfield, com referências nacionais e internacionais a apontarem para prazos de planeamento e construção bastante superiores</p>	<p>Existem diversos prazos de execução de obras em aeroportos, sendo que, para além da dimensão e complexidade, existirão certamente situações específicas que os justifiquem. Assim, desta realidade, só se pode inferir que não se devem fazer comparações em termos abstratos de situações particulares.</p>
<p>• Os prazos de planeamento das OEs foram subestimados, desconsiderando a necessidade de estudos mais aprofundados, o desenvolvimento de um Plano Diretor, dos prazos necessários para a outorga das licenças ambientais e os prazos estabelecidos no Contrato de Concessão para os acordos vinculativos entre o Estado Português e a ANA; (p. 6)</p>	<p>Na situação vigente de limitações de capacidade no AHD será importante colocar ênfase no prazo (conciliando com eventual incremento de custos) para abertura da 1ª Fase da nova infraestrutura aeroportuária, devendo os riscos a incorrer quanto a prazos e atrasos terem de ser avaliados. Como se disse no anexo 4 do PACARL, os critérios de construção dos cronogramas são idênticos para todas as OEs, pelo que a CTI assegurou que os critérios utilizados não viessem a enviesar a análise.</p> <p>Salienta-se que os prazos totais considerados estão perfeitamente alinhados com boas práticas internacionais, como aliás está evidenciado na figura 22 apresentada na pronúncia da própria ANA a pgs 38.</p> <p>Acresce ainda, como se disse no anexo 4 do PACARL, o momento zero dos cronogramas é o momento após a decisão do Governo, e que não exista qualquer mecanismo jurídico que impeça a sua eficácia.</p> <p>No que respeita aos prazos contratuais, quer o Relatório Síntese quer o Parecer B, do relatório sínteses do PT6, no qual se sustenta, descrevem detalhadamente os prazos contratuais dos vários procedimentos previstos no contrato, quando tais prazos estão estabelecidos. Ver, a este propósito, a ilustração da p. 30 do Relatório.</p>

Comentário	Resposta/Observação
	<p>Evidentemente, as partes podem otimizar os prazos, podem seguir o procedimento da Alternativa da Concessionária ou do NAL e todas essas opções multiplicam calendários. Os calendários de início de construção devem considerar-se a partir do momento em que a escolha de localização esteja consensualizada e não exista qualquer mecanismo jurídico que impeça a sua eficácia. Importa ainda sublinhar que para lá dos 75 km da constrição territorial, estes prazos não se aplicam à tomada de decisão, não estando dependente destes procedimentos.</p>
<p>2. Os pressupostos de tráfego, principal driver do modelo económico-financeiro dos aeroportos, são tendencialmente otimistas, dando uma perspetiva altamente otimista dos recursos económicos disponíveis para o financiamento do aumento de capacidade aeroportuária na Região de Lisboa; Análise de sensibilidade</p>	<p>A RCM 89/2022 de 14 de outubro estabelece que os estudos de tráfego sejam realizados num horizonte de futuro de 50 anos de operação, que a CTI fixou em 2086, um horizonte que vai muito além dos horizontes das projeções das entidades internacionais especializadas. Portanto a avaliação não se baseou apenas em projeções disponíveis, mas também numa visão estratégica de evolução progressiva para um hub intercontinental, tal como estabelecido na RCM, para um período nunca inferior às referidas seis décadas.</p> <p>Como referido no relatório PT1 Anexo 2, página 2, as projeções de tráfego têm metodologias bastante diferentes consoante os horizontes temporais a que respeitam. No curto prazo são dominantes os modelos económicos, mas para prazos mais longos recorre-se a modelos de projeção em autocorrelação temporal, normalmente baseados em curvas logísticas.</p> <p>Metodologicamente a utilização de modelos económicos, com um conjunto alargado de variáveis, dá origem a modelos inconsistentes, pela dificuldade em prever a evolução de cada um dos parâmetros e das variáveis explicativas do modelo, quando utilizados para um período de projeção muito longo. Nesses casos, o resultado final apresenta grandes variações para muito pequenas modificações dos valores assumidos para esses parâmetros e variáveis explicativas.</p> <p>A metodologia seguida é por isso a mais adequada para a projeção de valores de tráfego verosímeis para o período de mais de seis décadas, necessária no quadro de uma avaliação estratégica como a realizada.</p>

Comentário	Resposta/Observação
	<p>A taxa de crescimento anual do tráfego de Lisboa tem sido sistematicamente (ao longo da última década) o dobro da ocorrida no conjunto europeu, tendo-se admitido que essas taxas de crescimento do tráfego convergiram até 2050, seguindo uma curva logística, como consta da Figura 3 do Relatório PT1 – Anexo 2.</p> <p>Apesar dos valores se reportarem à situação continental, há referências na publicação do Eurocontrol Aviation Outlook 2050 de que em Portugal o valor de crescimento seria de 0,8% ao ano. No entanto, em publicação mais recente, Eurocontrol Forecast Update 2023-2029, encontramos valores de 2,9% a 6,2% para os anos de 2023-2029.</p>
<p>a) a avaliação económico-financeira da CTI sobrestima o VAL de todas as OEs, na medida em que não se baseia numa análise financeira incremental, ao incluir os fluxos de caixa derivados do tráfego existente no AHD, os quais não podem ser utilizados para financiar o investimento na expansão de capacidade aeroportuária sem que haja um reequilíbrio económico do Contrato de Concessão; (p.6)</p>	<p>A avaliação financeira das opções estratégicas demonstra que o VAL (Valor Atual Líquido) é positivo, isto é, que o investimento, financiado com dívida e capital próprio, é remunerado adequadamente, mesmo quando se consideram cenários menos favoráveis, nomeadamente de procura, de juros ou de custo de construção.</p> <p>O VAL positivo corresponde ao valor que um promotor estaria disposto a pagar pela concessão dos aeroportos da região de Lisboa (incluindo o AHD nos cenários duais), com início em 2024 e final em dois dos horizontes temporais estudados (2062 e 2082).</p> <p>Não existe informação nem enquadramento sobre o modelo regulatório que vigorará no futuro. O Contrato de Concessão é omissivo quanto à evolução do modelo regulatório e não existem diretrizes do regulador (ANAC) sobre qual deverá esse modelo. Assumindo esta limitação, foi definida como metodologia para a avaliação relativa das OE, a definição de pressupostos consistentes, seja ao nível do modelo regulatório, ou outros pressupostos financeiros e operacionais, no sentido de estabelecer um referencial comparativo consistente.</p> <p>O VAL calculado assume taxas aeroportuárias fixas a preços constantes, o que é diferente do estipulado no Contrato de Concessão (CC). Adicionalmente, não se considera o mecanismo de partilha de receitas brutas previsto no CC. Ou seja, na avaliação financeira, o atual concessionário ponderará os benefícios resultantes da renegociação do</p>

Comentário	Resposta/Observação
	<p>mecanismo de regulação das taxas aeroportuárias com a alternativa de manter as atuais condições contratuais, considerando todos os efeitos da decisão, nomeadamente os que resultam do</p> <p>CC.</p> <p>O VAL da alternativa AHD na figura D.1 do Anexo V não corresponde ao valor do reequilíbrio financeiro a pagar à ANA, caso não haja acordo para a desenvolvimento do NAL, nomeadamente porque considera um mecanismo de regulação das tarifas e horizontes temporais diferentes do previsto no contrato de concessão. Adicionalmente, não considera os efeitos da eventual concorrência que resultam da ausência de acordo.</p> <p>Em resumo, sendo certo que o AHD tem um valor significativo, a diferença do VAL das diferentes OE (com os pressupostos assumidos) e o valor a pagar à ANA em caso de reequilíbrio financeiro é muito provavelmente positivo.</p> <p>No sentido de clarificar as questões suscitadas, foram feitas as seguintes alterações no Anexo 5 – Análise Avaliação financeira das opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa, nomeadamente no número 7 do sumário executivo, na introdução à Secção 1 do texto principal e no Apêndice D.</p> <p>Acresce que havendo disponibilidade de um promotor para operar um aeroporto em STR em concorrência, sem necessidade de financiamento público, tal indicia que o VAL incremental será positivo em todas as outras opções que sendo operadas pela ANA, beneficiam dos efeitos mais favoráveis (na perspetiva do gestor da infraestrutura) que advêm da operação em monopólio.</p>
<p>As referências de crescimento do tráfego utilizadas pela CTI apenas consideram os cenários base e otimistas definidos pelas organizações internacionais em estudos recentes, desconsiderando cenários mais</p>	<p>A taxa de crescimento anual do tráfego de Lisboa tem sido sistematicamente (ao longo da última década) o dobro da ocorrida no conjunto europeu, tendo-se admitido que essas taxas de crescimento do</p>



Comentário	Resposta/Observação
<p>conservadores desenvolvidos por essas mesmas entidades, nesses mesmos estudos</p>	<p>tráfego convergiram até 2050, seguindo uma curva logística, como consta da Figura 3 do Relatório PT1 – Anexo 2.</p> <p>Apesar dos valores se reportarem à situação continental, há referências na publicação do Eurocontrol Aviation Outlook 2050 de que em Portugal o valor de crescimento seria de 0,8% ao ano. No entanto, em publicação mais recente, Eurocontrol Forecast Update 2023-2029, encontramos valores de 2,9% a 6,2% para os anos de 2023-2029.</p>
<p>As projeções efetuadas pela CTI com base no estudo da ICAO aparentam sobrestimar o crescimento do tráfego de passageiros. O “Cenário Forte” da CTI utilizou como base as projeções de tráfego da ICAO até 2048, nomeadamente o cenário “Alto”, apresentando uma taxa de crescimento de RPK (Revenue Passenger Kilometer) de 3,20% (após ajustes mencionados na Figura 1). No entanto, a utilização da taxa de crescimento de RPK, em vez do volume total de passageiros, tem subjacente o crescimento do long-haul no tráfego de passageiros (Figura 4), o que tende a sobrestimar significativamente o crescimento do RPK em relação ao crescimento do volume de passageiros</p>	<p>Para a análise foram considerados os movimentos projetados de aeronaves e a evolução previsível da sua dimensão média.</p>
<p>Apesar da abordagem seguida pela CTI de utilização de um multiplicador sobre as previsões europeias de crescimento do tráfego, estão disponíveis projeções de organizações internacionais de referência específicas para Portugal, que apontam para taxas de crescimento anual do tráfego de passageiros entre 0,83% e 1,60%.</p>	<p>Este valores que se encontram presentes no relatório do Eurocontrol “Aviation Outlook 2050”, página 7, foram posteriormente revistos em alta pela mesma entidade no relatório Eurocontrol forecast update 2023-2029, de 31 de março e posteriormente de 29 de outubro, onde a revisão é ainda mais otimista, projetando valores de voos entre 2023-2029 com crescimento de 2,2% a 4,8%.</p>
<p>Desta forma, tendo em conta a desaceleração esperada do crescimento do tráfego aeroportuário em Portugal a partir de 2029, é evidente que este estudo não contraria as projeções de tráfego do estudo “Aviation Outlook 2050”, evidenciando pelo contrário, que a extrapolação de projeções de tráfego de curto-prazo para o longo-prazo resultaria numa elevada sobrestimação da procura aeroportuária Eurocontrol, Seven-Year Forecast Update 2023-2029 (outubro 2023), página 7</p>	<p>Confronto com a anterior. Atenção que a referência à página se reporta ao “Aviation Outlook 2050” e não à pagina 7 do Eurocontrol, Seven-Year Forecast Update 2023-2029 (outubro 2023). Nessa página, a informação reporta-se ao crescimento do PIB.</p>

Comentário	Resposta/Observação
<p>De igual forma, as previsões de tráfego elaboradas pela Altitude, empresa independente e reconhecida internacionalmente nesta matéria, pedidas pela ANA em abril de 2023, projetam um crescimento do tráfego de passageiros na Região de Lisboa entre 1,17% e 1,64% até 2050</p>	<p>Reconhecendo a empresa consultora, salientamos que a TIS.pt, consultora da CTI, é igualmente uma empresa independente e com reconhecimento internacional. No entanto, compete-nos reafirmar que todas as projeções que foram realizadas até agora e as já referidas determinadas em 2017, têm sido sistematicamente ultrapassadas pela realidade. Atendendo aos valores de 2017, os atuais cerca de 34 milhões de passageiros seriam atingidos daqui a nove anos, em 2032.</p>
<p>Estudos anteriores realizados especificamente para a Região de Lisboa por outras entidades também posicionam as estimativas da CTI bastante acima daquilo que foi previsto à data para a evolução do tráfego</p>	<p>Estudos anteriores, como o Estudo para a Análise Técnica Comparada das Alternativas de Localização do Novo Aeroporto de Lisboa na Zona da Ota e na Zona do Campo de Tiro de Alcochete, em 2008, previam valores de procura de 19 milhões de passageiros por ano para 2017, de 21 milhões para 2020, 22 milhões para 2022, de 27 milhões para 2030 e de 36 e 43 milhões de passageiros por ano para 2040 e 2050, respectivamente. Note-se que o valor calculado para 2017 foi atingido em 2015, dois anos antes do previsto, e que os 27 milhões previstos para 2030, foram atingidos em 2017, treze anos antes do previsto. Os atuais quase 34 milhões de passageiros alcançados em 2023 estão muito próximos dos 36 milhões previstos para 2040. Ou seja, os valores de passageiros observados no AHD têm sido, sistematicamente, superiores aos valores projetados pelos estudos de evolução de procura.</p> <p>Mais recentemente, a ANA apresentou projeções de tráfego de passageiros no AHD que, a partir do valor de 27 milhões de passageiros em 2017, projetavam um volume de 54 milhões de passageiros para o ano de 2062. Os atuais perto de 34 milhões de passageiros atingidos em 2023 seriam, segundo essa mesma projeção, atingidos em 2032, ou seja, daqui a nove anos. Na verdade, os valores de projeção de tráfego de passageiros no AHD têm sido sucessivamente subestimados.</p> <p>Por outro lado, estes resultados não parecem dissonantes dos ocorridos no passado recente em alguns dos principais aeroportos europeus, com mercados consolidados há muitos anos. O sistema de Londres cresceu entre 2000 e 2019, 1,54 vezes, com Stansted a crescer 2,37 vezes, London City 3,22 vezes e Gatwick 1,45 vezes. Paris cresceu 1,47 vezes</p>

Comentário	Resposta/Observação
	<p>no mesmo período, com o aeroporto Charles de Gaulle a crescer 1,58 e Orly 1,27 vezes. Frankfurt a crescer 1,43 vezes e Munich 2,07 vezes e Schipol 1,82 vezes, em 19 anos.</p> <p>O caso de Istanbul (emergente e com criação de um hub, tal como Lisboa, ainda que em situações diversas) também merece atenção, com crescimentos muito mais fortes que aqueles. No conjunto dos seus aeroportos, passou de 20 milhões em 2002 para 113 milhões em 2023, o que corresponde a uma taxa de crescimento anual composto de 11,6%. Neste contexto, e tendo em atenção que o AHD tem tido elevados constrangimentos de crescimento operacional, com valores elevados de procura não atendida, as projeções apresentadas pela CTI não podem deixar de ser consideradas plausíveis.</p>
<p>Inclusivamente, no relatório da Fase I – Reconhecimento e Triagem, em abril 2023, a própria CTI projetou um tráfego de passageiros no AHD entre 52 milhões e 67 milhões para 2050, uma estimativa bastante menos otimista do que a apresentada no Relatório Ambiental Preliminar</p>	<p>Os resultados apresentados em abril resultaram de uma primeira aproximação, com informação limitada e sem o aprofundamento que foi realizado pelo consultor, contratado em agosto de 2023. Relembramos, que na sessão foi dito que estes valores deveriam ser lidos com cautela, uma vez que as projeções foram realizadas tendo como suporte informação limitada.</p>
<p>As projeções de tráfego da CTI não tiveram em consideração nem a natural saturação da capacidade das infraestruturas turísticas da cidade de Lisboa, nem a existência do efeito do “ciclo de vida” ao nível da sua atratividade enquanto destino turístico, com potencial impacto sobre o segmento de passageiros “Visitantes”</p>	<p>O enquadramento crítico dos resultado das projeções de tráfego em relação à capacidade turística e a competição com outros hub’s europeus, é realizada nas páginas 14 a 16 do relatório PT1 Anexo 2.</p>
<p>A CTI estima que o segmento de maior crescimento seja o de passageiros “em trânsito”, representando 32,1% dos passageiros totais em 2050 vs. 25,7% atualmente (Figura 12), apesar de existirem fortes riscos que condicionam esta estimativa, no curto, no médio e no longo-prazo.</p>	<p>Impossibilidade de resposta face a ausência de fundamentação - a que riscos se referem?</p>
<p>A existência de um hub internacional não se determina, estando dependente de um conjunto de fatores críticos de sucesso para</p>	<p>A CTI não determina a existência de um grande hub intercontinental em Lisboa. A CTI apenas responde ao que se encontra determinado na RCM</p>

Comentário	Resposta/Observação
viabilizar o seu crescimento – tendo a CTI extrapolado as projeções de tráfego aeroportuário para a Região de Lisboa com base na ambição de um hub intercontinental.	n.º 89/2022, de 14 de outubro, alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2023, de 26 de julho, sobre como evoluir para um hub intercontinental, que o AHD em todo o caso já o é.
É expectável que a introdução das Linhas de Alta Velocidade (LAV) que ligarão os traçados Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid reduza a procura aeroportuária na Região de Lisboa, em particular nas ligações “ponto-a-ponto” entre esses destinos.	Esta situação foi tida em conta e pode ser obtida pela leitura do relatório PT1_Anexo 3, páginas 34 e 35. Em particular, a informação pública sobre os tempos de deslocação ferroviária entre Lisboa e Madrid leva a considerar que esse modo ainda se manterá não competitivo com o modo avião nesta ligação e nas próximas décadas.
Por fim, importa referir que a informação que a CTI menciona ter sido utilizada como ponto de partida para estimação do peso dos diferentes segmentos de passageiros parece inconsistente com os valores fornecidos pela ANA no contexto dos inquéritos do Perfil de Passageiro.	Os valores de partida correspondem aos valores constantes nos ficheiros partilhados pela ANA.
As previsões de evolução demográfica e económica na Europa e em Portugal não sustentam as projeções de tráfego aeroportuário do relatório da CTI, em especial, tendo em conta os riscos futuros de decréscimo demográfico da população e o baixo crescimento do PIB nas próximas décadas	A evolução demográfica europeia encontra-se incorporada nas perspectivas de crescimento utilizadas para as projeções.
A agenda europeia de sustentabilidade, em particular a limitação das licenças de emissões de carbono e a adoção gradual de Sustainable Aviation Fuel (SAF), poderá impactar significativamente a procura de tráfego aeroportuário na Europa e em Portugal	O desenvolvimento da produção de SAF será pressionado pela procura e pelas orientações políticas em favor da sustentabilidade, a evolução da sua adoção irá certamente impactar progressivamente no preço. Cabe realçar que o SAF já está a ser utilizado com sucesso, até em Portugal, e está já incluído nas previsões produzidas por várias organizações internacionais, desde fabricantes (Boeing e Airbus) até utilizadores (IATA, etc). Acresce ainda que a Comissão Europeia tem em curso três grandes consórcios a testar demonstrações várias em aeroportos Europeus
As projeções de tráfego aéreo da CTI resultam, até 2044 (“Cenário Central”), numa procura aeroportuária na Região de Lisboa superior	As comparações com outros aeroportos têm de ser realizadas com especial atenção. Quando comparamos a situação de Londres, não podemos considerar apenas um aeroporto, como Heathrow, uma vez que

Comentário	Resposta/Observação
<p>aos níveis atuais de tráfego dos principais aeroportos de modelo único na Europa</p>	<p>a cidade de Londres é servida por um sistema aeroportuário, de 5 aeroportos (LHR+LGW+STN+LTN+LCY) que, no seu conjunto, serviu mais de 179 milhões de passageiros em 2019. O sistema de Paris (CDG+ORY) serviu, no mesmo ano, 108 milhões de passageiros e o sistema Frankfurt e Munich, que no seu conjunto constituem o hub alemão, serviram 118 milhões de passageiros. Entre 2000 e 2019, o primeiro sistema cresceu 62 milhões de passageiros, o segundo 34 milhões e o terceiro 46 milhões de passageiros.</p>
<p>De igual forma, as projeções de tráfego da CTI implicariam um aumento implícito da quota de mercado do aeroporto de Lisboa no total de procura europeia entre 27% e 48% até 2050</p>	<p>É um resultado possível, em linha com a evolução da última década e o desejado desenvolvimento económico português. Se considerarmos que o peso de Lisboa no tráfego dos principais aeroportos europeus era, segundo o Eusostat, em 2000 de 1,7% e em 2022 de 2,8%, a passagem para 3,5% encontra-se em linha com a tendência das últimas duas décadas.</p>
<p>O tráfego projetado pela CTI resulta na exclusão das OE1 e OE2 face aos limites de capacidade considerados, no entanto, com projeções mais conservadoras, estes limites de capacidade poderiam ser estendidos consideravelmente.</p>	<p>O horizonte da análise e avaliação da capacidade aeroportuária da região de Lisboa é de sessenta anos e o objetivo é resolver de vez as necessidades de aumento dessa capacidade aeroportuária e não apenas adiar a discussão por mais 20 anos. Os diferentes cenários foram tidos em conta . A CTI não está a trabalhar no curto prazo, a não ser para dar resposta ao esgotamento do AHD que só acontece porque o crescimento da procura foi subestimado e não atendeu ao aumento de procura real tendo atingido em 2023 o que seria previsto apenas para 2032.</p>
<p>Para além disso, o estudo da CTI não considera a opção AHD+MTJ original apresentada pela ANA, com um total de 72 movimentos por hora, apesar de previsto o seu estudo na RCM 89/2022</p>	<p>O estudo da CTI considerou a OE1 original, mas manteve nesta e em todas as opções o limite de 38 movimentos por hora no AHD, pois é o limite autorizado sem extensão do taxiway paralelo à pista 02-20. A extensão do taxiway exige expropriações e avaliação de impacte ambiental, com risco elevado de não ser autorizado. Como se pode constatar no anexo 2 do PACARL, todas as OEs tiveram o AHD igualmente limitado a 38 mvt/hora. Como é óbvio se admitíssemos um aumento da capacidade do AHD como proposto pela ANA, o mesmo teria</p>

Comentário	Resposta/Observação
	de ser considerado nas restantes OEs, para não enviesar comparações entre as OEs.
b) As restantes OEs (OE3 a OE8) podem resultar numa solução de infraestrutura aeroportuária com elevada sobrecapacidade (...)esta sobrecapacidade resultaria em:• Sobreinvestimento na infraestrutura aeroportuária, o que implicaria maior reequilíbrio económico e financeiro do Contrato de Concessão, e no limite contribuição pública;(pp. 33/34)	A capacidade de todas as OEs de solução única serão escaláveis em função da evolução observada da procura. Como em qualquer sistema em que os aumentos de capacidade sejam de natureza discreta e não contínua, haverá alguns períodos em que a capacidade excede a procura, e períodos, como é o caso atual no AHD, em que a capacidade é largamente insuficiente para a procura. Situação que aliás era esperada desde pelo menos 2017 e foi ignorada, tendo-se já demonstrado que se perdeu uma oportunidade em devido tempo de fazer o aumento da capacidade aeroportuária de Lisboa.
Em suma, face ao exposto, recomendamos que seja realizada uma análise de sensibilidade às estimativas de procura aeroportuária da CTI, considerando novos cenários de projeção de tráfego aéreo de longo-prazo devidamente alicerçados em modelos económicos – por exemplo, a projeção da Eurocontrol para Portugal até 2050 (cenário “Base”) ou o estudo de projeção de tráfego aéreo para a Região de Lisboa desenvolvido pela Altitude para a ANA, o qual estamos disponíveis para partilhar com a CTI.	Como é referido no relatório PT1 Anexo 2 (pág 3), <i>“não se trata aqui de fazer previsões de procura de transporte aéreo que sirvam para o dimensionamento rigoroso do futuro aeroporto de Lisboa, mas sim fornecer um leque de valores verosímeis de procura aeronáutica que possa ser um dos fatores na seleção da opção estratégica de localização a propor ao Governo, tendo em atenção a capacidade (e os custos e dificuldades associados) que cada uma das localizações tem de responder adequadamente a esses valores de procura”</i> e, um pouco mais adiante nessa mesma página <i>“Pretende-se nesta frente, acima de tudo, evitar que o país se encontre de novo, dentro de duas ou três décadas, na situação de “andar à procura” de um local adequado para implantar o novo aeroporto de Lisboa”</i> .
“Acordos vinculativos para o desenvolvimento do NAL: A CTI parece não ter incluído nos calendários de desenvolvimento das diferentes OEs o processo previsto no Contrato de Concessão, o qual prevê entre 4 e 5 anos até serem assinados os acordos entre o Concedente e a Concessionária. Este prazo é naturalmente suscetível de ser otimizado, mas será certamente mais reduzido caso se implemente a OE1 sob a modalidade de Alternativa da Concessionária para o aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa. Solicita-se à CTI incluir	Os acordos vinculativos foram considerados. Há duas partes com interesse, o Estado, concedente, que representa o interesse público, e a ANA, concessionária, que representa o interesse privado. O contrato de concessão foi justamente considerado pela CTI como um condicionador forte da implementação da decisão e caberá ao decisor político / concedente decidir como vai renegociar o contrato defendendo o interesse público. Ver, a este propósito, a ilustração da p. 30 do Relatório Síntese Os calendários de início de construção devem considerar-se a partir do momento em que a escolha de localização esteja

Comentário	Resposta/Observação
<p>esta fase nos calendários de desenvolvimento para cada OE” (pp. 35/36);</p>	<p>consensualizada e não exista qualquer mecanismo jurídico que impeça a sua eficácia. Foi esse o princípio que presidiu à execução dos cronogramas apresentados no anexo 2 do PACARL.</p>
<p>c) A avaliação económico-financeira efetuada pela CTI sobrestima o Valor Atual Líquido (VAL) de todas as OEs, na medida em que não se baseia numa análise financeira incremental, incluindo os fluxos de caixa derivados do tráfego existente no AHD, os quais não podem ser utilizados para financiar o investimento na expansão de capacidade aeroportuária, sem que haja um reequilíbrio económico do Contrato de Concessão (...) Na avaliação económico-financeira das OEs, a CTI não considera apenas os fluxos de caixa incrementais associados à capacidade adicional das diferentes OEs, incluindo também os fluxos de caixa derivados do tráfego existente no AHD. Esta abordagem está incorreta, na medida que os fluxos de caixa derivados do tráfego existente no AHD não podem ser utilizados para financiar o investimento na expansão de capacidade aeroportuária na Região de Lisboa, sem que haja um reequilíbrio económico do Contrato de Concessão, em conformidade com o estabelecido na Cláusula 25.</p>	<p>A avaliação financeira das opções estratégicas demonstra que o VAL (Valor Atual Líquido) é positivo, isto é, que o investimento, financiado com dívida e capital próprio, é remunerado adequadamente, mesmo quando se consideram cenários menos favoráveis, nomeadamente de procura, de juros ou de custo de construção.</p> <p>O VAL positivo corresponde ao valor que um promotor estaria disposto a pagar pela concessão dos aeroportos da região de Lisboa (incluindo o AHD nos cenários duais), com início em 2024 e final em dois dos horizontes temporais estudados (2062 e 2082).</p> <p>Não existe informação nem enquadramento sobre o modelo regulatório que vigorará no futuro. O Contrato de Concessão é omissivo quanto à evolução do modelo regulatório e não existem diretrizes do regulador (ANAC) sobre qual deverá ser esse modelo. Assumindo esta limitação, foi definida como metodologia para a avaliação relativa das OE, a definição de pressupostos consistentes, seja ao nível do modelo regulatório, ou outros pressupostos financeiros e operacionais, no sentido de estabelecer um referencial comparativo consistente.</p> <p>O VAL calculado assume taxas aeroportuárias fixas a preços constantes, o que é diferente do estipulado no Contrato de Concessão (CC). Adicionalmente, não se considera o mecanismo de partilha de receitas brutas previsto no CC. Ou seja, na avaliação financeira, o atual concessionário ponderará os benefícios resultantes da renegociação do mecanismo de regulação das taxas aeroportuárias com a alternativa de manter as atuais condições contratuais, considerando todos os efeitos da decisão, nomeadamente os que resultam do</p> <p>CC.</p> <p>O VAL da alternativa AHD na figura D.1 do Anexo V não corresponde ao valor do reequilíbrio financeiro a pagar à ANA, caso não haja acordo para</p>



Comentário	Resposta/Observação
	<p>a desenvolvimento do NAL, nomeadamente porque considera um mecanismo de regulação das tarifas e horizontes temporais diferentes do previsto no contrato de concessão. Adicionalmente, não considera os efeitos da eventual concorrência que resultam da ausência de acordo.</p> <p>Em resumo, sendo certo que o AHD tem um valor significativo, a diferença do VAL das diferentes OE (com os pressupostos assumidos) e o valor a pagar à ANA em caso de reequilíbrio financeiro é muito provavelmente positivo.</p> <p>No sentido de clarificar as questões suscitadas, foram feitas as seguintes alterações no Anexo 5 – Análise Avaliação financeira das opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa, nomeadamente no número 7 do sumário executivo, na introdução à Secção 1 do texto principal e no Apêndice D.</p> <p>Acresce que havendo disponibilidade de um promotor para operar um aeroporto em STR em concorrência, sem necessidade de financiamento público, tal indicia que o VAL incremental será positivo em todas as outras opções que sendo operadas pela ANA, beneficiam dos efeitos mais favoráveis (na perspetiva do gestor da infraestrutura) que advêm da operação em monopólio.</p>
<p>A avaliação da CTI apresenta diversas inconsistências na comparação entre as OEs, nomeadamente, desconsiderando os riscos de execução da Linha de Alta Velocidade e da Terceira Travessia do Tejo e a DIA emitida e ainda em vigor para o Aeroporto do Montijo.</p>	<p>A avaliação da CTI apresenta total consistência e aderência com a RCM e com os pressupostos que a CTI estabeleceu desde Abril de 2023, no seu 1º relatório. Trata-se de uma avaliação estratégica de opções, onde a incerteza domina, como é normal em decisões estratégicas a 60 anos, porque não é de todo possível coerentemente ser de outro modo. As dimensões que têm carga de incerteza não são ignoradas como sucede com decisões de projeto operacionais.</p> <p>Sobre a DIA do Montijo neste momento a CTI não alterou o cronograma porque ainda decorre o procedimento e a decisão final não fechou, no entanto é um facto do conhecimento público que a DIA não foi renovada pela APA, com parecer negativo do ICNF, e a ANA foi notificada dessa intenção de decisão.</p>

Comentário	Resposta/Observação
<p>A CTI não pondera devidamente os riscos de execução associados à Linha de Alta Velocidade (LAV) Porto-Lisboa e à Terceira Travessia do Tejo (TTT), o que penalizaria as OEs que contemplam Alcochete, Vendas Novas e Santarém. A avaliação das acessibilidades, parte do pressuposto que a LAV Porto-Lisboa e a TTT serão construídas, não detalhando como os respetivos prazos de execução se articulam com os cronogramas das diferentes OEs e não ponderando devidamente os riscos inerentes à reduzida maturidade dos projetos, embora a CTI reconheça que “os benefícios e custos no novo aeroporto e da linha de Alta Velocidade e da TTT são interdependentes, devendo as decisões sobre localizações e execução ser coordenadas” . Por um lado, a LAV Porto-Lisboa encontra-se ainda em fase inicial, tendo sido, apenas este mês, lançado o concurso internacional para a construção do primeiro troço, entre Porto e Oiã. Por outro lado, a TTT apresenta, segundo o Plano Ferroviário Nacional (PNF), um horizonte indicativo de conclusão até 2050 – quase 20 anos após a construção estimada das novas infraestruturas aeroportuárias das diferentes OEs. Adicionalmente, ainda que previstas de forma independente ao aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa, o financiamento das acessibilidades (i.e., LAV e TTT) também não é ponderado pela CTI, o que tendo em conta a magnitude dos investimentos em questão pode resultar num risco importante à sua exequibilidade financeira e, subsequentemente, a um potencial requisito adicional de financiamento para as OEs que exijam estas acessibilidades.</p> <p>A inexistência destas infraestruturas no curto e médio-prazo teria um impacto particularmente significativo nas acessibilidades das OEs que contemplam CTA, VNO e STR, pelo que este importante risco deveria ser devidamente considerado na avaliação relativa destas OEs. Este risco é ainda amplificado em função da distância destas localizações ao centro da cidade de Lisboa (Figura 27), quando comparado com os outros aeroportos europeus que constituem o painel de teste comparativo (<i>benchmark</i>) do grupo de Lisboa, constantes do Contrato de Concessão.</p>	<p>Relativamente ao risco de concretização da LAV e da TTT (infraestruturas explicitamente designadas para análise na RCM 89/2022), devemos sublinhar que, por definição, uma AAE tem como horizonte o médio e o longo prazo, onde se deverá situar o referencial de avaliação. Neste caso estamos a falar de uma nova infraestrutura aeroportuária que nunca se poderá concretizar e entrar em funcionamento no curto prazo. Seria sim uma grave lacuna metodológica não considerar, a par de todas as infraestruturas existentes todos os investimentos que estão em curso, ou que já se encontram programados de acordo com documentos oficiais.</p> <p>Este é um dos pontos de inconsistência na apreciação que a ANA faz ao relatório da CTI - a ANA tem predominantemente uma visão de curto-médio prazo, a CTI tem a visão de médio-longo prazo, sendo que nem o médio prazo deve coincidir entre as expectativas da ANA e os estudos da CTI. Com pressupostos e escalas temporais tão diferentes não é de admirar a natureza dos comentários feitos pela ANA que assim revela não ter entendido o mandato da CTI.</p> <p>A Terceira Travessia do Tejo é um projeto constante do Plano Ferroviário Nacional, enquanto peça fundamental da rede nacional, pelo que os respetivos custos de investimento não deverão ser imputados a qualquer localização aeroportuária em análise. E nunca foi assumpção da CTI que a TTT esteja operacional quando o NAL entrar em funcionamento.</p> <p>Por último, convém salientar que a LAV e a TTT são, na prática, tão importantes para a localização CTA como para a localização MTJ. Sem estas ligações ferroviárias, ambas ficam de fora da RTE-T, ficando igualmente dependentes da Ponte Vasco da Gama para as ligações terrestres ao novo aeroporto.</p>

Comentário	Resposta/Observação
<p>Adicionalmente, o risco de não-execução destas acessibilidades é também uma possibilidade não desprezável, quer por não emissão de Declaração de Impacte Ambiental, quer por decisão política, como ilustra o caso da própria TTT, um projeto que chegou a ser objeto de um concurso público para a sua construção em 2009, anulado em 2010, e que apenas foi recuperado em 2019, no contexto da elaboração do Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), mas ainda sem garantia de exequibilidade financeira e ambiental.</p>	
<p>Assumindo um intervalo de 750 a 1.10049 empregos diretos por cada milhão de passageiros anuais isto resultaria em aproximadamente 25 a 35 mil pessoas a servir atualmente o AHD, que teriam de ser realocizadas ou de se deslocar diariamente para a localização do novo aeroporto.</p> <p>Por um lado, em especial se considerarmos as localizações menos desenvolvidas do ponto de vista urbanístico, como o Campo de Tiro de Alcochete em Canha, isto implicaria o desenvolvimento de um conjunto significativo de infraestruturas de suporte à população, incluindo escolas, centros de saúde, estradas e outras utilidades, o que representaria um custo importante e implicaria tempo adicional de execução. Por outro lado, tendo em conta a importância para os colaboradores da proximidade do local de trabalho às suas residências, existe igualmente um risco significativo de contestação por parte das estruturas sindicais quanto ao impacto da deslocação dos trabalhadores para a localização da nova infraestrutura aeroportuária.</p> <p>(...)</p> <p>FCD2 – Acessibilidade e Território: As opções que incluam a localização Montijo deverão manter-se como opções preferenciais, com reforço da sua vantagem relativa face às restantes OEs, em resultado de uma adequada ponderação dos riscos de concretização de acessibilidades (LAV e TTT) na sua avaliação;</p> <p>(...)</p>	<p>Salienta-se no que respeita a acessibilidades terrestres, e salvo o cômputo das distâncias, que as localizações Montijo e Alcochete se apresentam muito similares, dependendo fortemente das ligações pela Ponte Vasco da Gama, pelo que o desenvolvimento da TTT e dos projetos da AV iriam beneficiar ambas as opções de localização, sendo que, como demonstramos, a ligação ferroviária ao Montijo será sempre mais complexa e onerosa.</p> <p>As maiores ou menores dificuldades de construção progressiva de um aglomerado aeroportuário na envolvente do novo aeroporto foram analisadas e ponderadas para as diversas Opções Estratégicas (OE) e, devidamente valorizadas para as OE envolvendo o Montijo</p>

Comentário	Resposta/Observação
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acessibilidades: É indispensável que esta solução assegure as acessibilidades necessárias desde o momento de abertura no novo aeroporto, tanto para os passageiros, como para os colaboradores a servir a nova infraestrutura.</li> </ul>	
<p>Tendo em conta os critérios supramencionados, as OEs localizadas em Alcochete, Vendas Novas e Santarém aparentam ter fortes condicionantes à existência de uma opção dual viável no curto e médio- prazo, tendo em conta a elevada distância a Lisboa (com forte impacto na competitividade das companhias aéreas deslocalizadas) e a incerteza nos prazos de construção das acessibilidades necessárias (i.e., LAV e TTT), que dificilmente estariam concluídas neste horizonte temporal.</p>	<p>A ANA não fundamenta estas afirmações nem as demonstra, nem contesta o que foi apresentado no relatório da CTI.</p>
<p>A avaliação ambiental conduzida pela CTI desconsidera a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) emitida e ainda em vigor para o Aeroporto do Montijo.</p> <p>A avaliação ambiental sobre as OEs que envolvem um novo aeroporto no Montijo, em particular a OE1 (AHD+MTJ), parece desconsiderar análises efetuadas em estudos ambientais recentes, posicionando-a abaixo das restantes opções nos Fatores Críticos para a Decisão 1 (FCD1 – Segurança Aeronáutica) e 3 (FCD3 – Saúde Humana e Viabilidade Ambiental).</p>	<p>Sobre a DIA do Montijo a CTI considerou-a no cronograma que era aliás a sua única vantagem em relação a outras OE, portanto desconsiderar é no mínimo falso. Note-se contudo que ainda decorre o procedimento e a decisão final sobre a não revogação da DIA, que é um facto do conhecimento público, com parecer negativo do ICNF, e a ANA foi notificada dessa intenção de decisão.</p> <p>As análises ambientais sobre as OEs que envolvem um novo aeroporto no Montijo, em particular a OE1 (AHD+MTJ), foram todas consideradas nos estudos da CTI. No entanto as análises ambientais realizadas pela ANA situam-se a uma escala de grande detalhe relativamente aos estudos da CTI, e falham na consideração de dimensões de natureza estratégica que a CTI valorizou numa análise de contexto equivalente para todas as OE, em termos ambientais e aeronauticos.</p>
<p>Aparentam existir diversas inconsistências na avaliação dos Critérios de Avaliação do FCD1 –Segurança Aeronáutica e FCD3 – Saúde Pública e Viabilidade Ambiental. A desconsideração de estudos ambientais anteriores, assim como a excessiva modelização dos resultados em alguns critérios particulares, resultam em algumas conclusões aparentemente incoerentes entre as diferentes OEs</p>	<p>Não há inconsistência entre os 2 factores críticos de decisão. Os critérios de avaliação de cada FCD são os que foram considerados relevantes para a escala da AAE. A afirmação da ANA carece de fundamentação.</p>

Comentário	Resposta/Observação
<p>Incêndios rurais: Adianta-se no relatório da CTI que existe uma maior suscetibilidade a incêndios rurais no AHD do que nas restantes localizações. Esta conclusão levanta bastantes interrogações, dado o AHD se situar em zona urbanizada, contrariamente às outras localizações que se encontram dentro de zonas florestais. O resultado obtido resulta de um exercício estritamente teórico, na medida em que a escolha de um perímetro alargado a 25km afeta a ponderação a desfavor do AHD, que, apesar de se localizar em zona urbanizada, é considerada a pior localização quanto ao risco de incêndios rurais;</p>	<p>O resultado traduz a cartografia oficial da perigosidade estrutural de incêndio rural em Portugal (ICNF). No caso dos incêndios rurais, o perímetro de 25 km justifica-se pelo fumo e eventual interferência dos meios aéreos de supressão do fogo com o normal funcionamento do aeroporto.</p>
<p>As OEs localizadas no Montijo apresentam, de acordo com a CTI, uma situação desfavorável respetivamente à colisão com rotas migratórias de avifauna, apesar de já ter sido reconhecida, no contexto do EIA e posteriormente do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE), a compatibilidade da localização com os objetivos de conservação da avifauna e de segurança aeronáutica.</p> <p>Por outro lado, para as OEs localizadas no CTA, a avaliação da CTI aponta para a existência de riscos de colisão apenas “a partir da 3.ª pista”.</p> <p>“a conclusão afigura-se inconsistente com a proximidade à 2.ª pista, a qual dista sensivelmente 760 metros da 3.ª pista.”</p>	<p>A CTI desconhece a que RECAPE a ANA se refere uma vez que o RECAPE no seguimento da DIA do aeroporto do MTJ não foi formalmente aprovado, nem foi dada à CTI a indicação da sua existência quando questionada a ANA sobre a informação disponível em relação ao processo de AIA. Apenas o EIA foi disponibilizado, e a DIA.</p> <p>Os potenciais corredores de movimentos de avifauna foram elaborados de modo a integrar quatro grandes componentes: o Estuário do Tejo, o Estuário do Sado (incluindo o Açude da Murta), a ligação entre ambos, e o Rio Tejo. A frase “↓ possível conflito com corredores de aves migratórias a partir da 3ª pista” consta da matriz de oportunidades e riscos FCD1 (segurança aeronáutica) relativamente à OE3, página 78 do RA.</p> <p>A análise da sobreposição com potenciais corredores de migração de aves foi avaliada pelo PT4 (Ambiente) nas opções duais com uma pista complementar e nas opções únicas com duas pistas. A opção OE 3 - Novo aeroporto no CTA, foi analisada apenas com duas pistas. A proximidade com o Estuário do Tejo das OEs que se localizam no Montijo permitiram concluir uma situação mais desfavorável na sobreposição de potenciais corredores migratórios, incluindo a 1000 pés. Nas OEs que envolvem o CTA, existe menor sobreposição com os potenciais corredores migratórios comparativamente com MTJ. Neste caso, pelo menos na primeira pista a sobreposição inferior a 1000 pés é residual. Contudo, quanto mais a ponte estiverem as pistas maior é a sobreposição com potenciais corredores migratórios de avifauna.</p>

Comentário	Resposta/Observação
	<p>A frase citada, confirma as análises realizadas (até à 2ª pista), pelo que se confirma que só a partir da 3ª pista poderá eventualmente existir algum risco, uma vez que a 3ª pista está mais próxima das atuais rotas migratórias. De salientar que, de acordo com a previsão de evolução da procura e a capacidade projetada das OEs envolvendo o CTA, a 3ª pista só virá a existir eventualmente a partir de 2086. Neste horizonte temporal é também provável que as rotas migratórias de aves se tenham alterado, pelo que a frase citada do relatório da CTI, sobre a 3ª pista é cuidadosa face à incerteza deste horizonte temporal.</p>
<p>Foi considerada para as OEs localizadas no Montijo uma ponderação para a propensão de atividade sísmica mais de 5 vezes superior à prevista para as OEs localizadas no CTA e cerca de 10 vezes superior à das OEs localizadas em Vendas Novas. Não só esta conclusão parece inconsistente com estudos anteriores, como não parecem ter sido considerados neste ponderador quaisquer medidas de mitigação já contempladas na AIA do Aeroporto do Montijo;</p>	<p>O perigo sísmico não foi avaliado pela propensão da atividade sísmica mas antes pela intensidade (incluindo efeitos de sítio). Na AAE não foram consideradas condições de projeto para qualquer das opções, como venham a ser medidas de mitigação ainda apenas em papel.</p>
<p>Em questão da ecologia e floresta: “Foi apresentado um estudo relativamente ao impacto sobre os sobreiros, resultando em conclusões, por parte da CTI, que levantam alguns riscos. O facto das OEs localizadas no CTA e VNO implicarem o abate de cerca de 42.000 e 38.900 sobreiros, o equivalente a sensivelmente 20 anos de abates autorizados a nível nacional, parece ter sido considerado como um risco aceitável pela CTI, apesar de este ser um assunto altamente controverso e das declarações públicas recentes de associações ambientalistas, que anunciaram a sua intenção de intentar ações judiciais por este motivo.”</p> <p>Salienta-se que: esta quantidade de sobreiros é quase idêntica à quantidade mencionada pela RCM 89/202252 como motivo do abandono da opção Rio Frio. Neste sentido, entendemos que a CTI deveria ponderar devidamente este risco na avaliação das OEs localizadas no CTA e VNO, em particular num contexto crescente de ativismo ambiental.</p>	<p>A Opção Estratégica Rio Frio + Poceirão foi excluída na Fase III - Avaliação das Opções Estratégicas, pelas razões apresentadas (Relatório Preliminar, Página 27, Quadro 3).</p> <p>A análise do impacto sobre os sobreiros e os riscos que implicam o seu abate implicam necessariamente uma análise mais detalhada incluindo um estudo do estado fitossanitário dos mesmos, que não está disponível. Além disso, não é garantido que não seja possível relocar ou poupar o abate de sobreiros. Importa também sublinhar que a CTI identifica os condicionalismos ambientais e não interpretações especulativas que parecem sugerir notícias de imprensa recentes a propósito deste assunto (Negócios 4.8.2023). Pena que não tenham referido também que as ações de reposição atingem valores dez vezes superiores aos de sobreiros abatidos (ex. Publico 27.10.2023)</p> <p>Num contexto de crescente ativismo ambiental sugere-se que a ANA também pondere a sua preferência pela opção Montijo uma vez que essa</p>



Comentário	Resposta/Observação
	opção tem sido objeto de forte oposição por parte de ONGs, o que inclui um risco de implementação elevadíssimo que a ANA parece ignorar.
<p>... Finalmente, a natureza globalmente otimista das projeções de tráfego da CTI resulta diretamente na exclusão pela CTI das Opções Estratégicas (OEs) que apresentam limitações de capacidade, inferidas erradamente pela CTI, e na avaliação exclusiva de opções <i>greenfield</i>.</p>	<p>A CTI avaliou com neutralidade todas as OE, duais e <i>greenfield</i>. Nos vários relatórios apresentados foi recorrentemente assinalado, e também em todas as apresentações públicas foi tornado explícito que, em qualquer das OEs, as obras futuras só se efectuarão se, em cada revisão periódica do Plano Diretor, se verificar uma evolução REAL do tráfego que as justifique. Assim, haverá a flexibilidade de constante ajustamento à real evolução de tráfego e nunca se porá o problema de obras sobredimensionadas.</p> <p>Os riscos futuros em obras desnecessárias, só podem colocar-se na proposta da ANA para o aeroporto no Montijo, pois o mesmo não tem vida útil que justifique tal investimento, pelo que obriga a um terceiro aeroporto no curto prazo.</p>
<p>A CTI desconsiderou o cronograma apresentado pela ANA para o Aeroporto Complementar do Montijo na avaliação da OE1, com um prazo de execução de 43 meses (planeamento e construção), inferior aos 54 meses previstos no Relatório Ambiental Preliminar (e aos 72 meses apresentados na página 335 do mesmo). O cronograma elaborado pela ANA e acordado por um consórcio de empresas de construção foi entregue à CTI para informar a elaboração do Relatório Ambiental Preliminar. Este compromisso real, tem por base um esquema contratual de tipo <i>Engineering Procurement Construction</i> (EPC) que prevê prazos fixos e penalizações em caso de incumprimentos dos mesmos, o que evidencia o grau de maturidade desta OE, não sendo por isso entendível que a CTI não tenha tido em consideração o cronograma partilhado. Em particular, o relatório da CTI desconsidera o facto da OE1 ser a única com uma DIA vigente, considerando um total de 9 meses para a realização do estudo de Avaliação de Impacte Ambiental, quando na realidade a DIA do Aeroporto Complementar do Montijo ainda se encontra válida. Por</p>	<p>A ANA não forneceu os elementos necessários a uma avaliação de prazos, nomeadamente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Não tivemos acesso a uma descrição dos trabalhos a executar, impedindo a perceção de qualidade, quantidade e complexidade dos mesmos considerada no referido “compromisso”, do qual não nos foi apresentada nenhuma evidência concreta, uma vez que: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Não tivemos acesso a nenhum cronograma de execução de projetos e obras da ANA (como referido na pg 89 do PACARL);</li> <li>b. Não tivemos acesso ao “compromisso” (que trabalhos, que quantidades, que valores, que prazos, que condições) entre a ANA e o consórcio referido;</li> </ol> </li> <li>2- Na OE1 a CTI considerou necessário apenas um "RECAPE" pois de acordo com a informação então disponibilizada pela própria ANA, a DIA estava aprovada, mas o RECAPE também tem um procedimento de aprovação. Atualmente, de acordo com a</li> </ol>



Comentário	Resposta/Observação
<p>consequente, estes 9 meses deveriam ser desconsiderados no cronograma de execução da OE1.</p>	<p>informação vinda a público, se vier a ser confirmada a não revogação da DIA então será necessário considerar os prazos, ainda mais dilatados, para uma nova AIA.</p>
<p>Pelo contrário, o cronograma de execução das restantes Opções Estratégicas (OE2 a OE8) aparenta uma forte subestimação dos prazos face às fases de planeamento referidas. Tendo em conta a necessidade de estudos mais aprofundados e de desenvolvimento de um Plano Diretor, os prazos contratuais de desenvolvimento do NAL no Contrato de Concessão, e a notória complexidade adicional das restantes OEs, parece evidente a subestimação dos prazos de execução das OE2 a OE8, em especial tendo em conta alguns fatores relevantes de planeamento: ....</p> <p>Plano Diretor: .... CTI não considera este tempo nos cronogramas de execução das OEs – o qual aplicaria a todas as opções exceto a OE1, que devido ao seu maior estado de maturidade já conta com este Plano Diretor;</p>	<p>O Plano Diretor (PD), ou Master Plan, é essencial, mas não obrigatório, pelo que só se pode recomendar (pg119 e 130 do PACARL). Salienta-se a importância particular do PD na definição e ajustamento a uma estratégia de desenvolvimento. Sublinha-se que um “Layout Plan” não é um “Master Plan”.</p> <p>Um Plano Diretor (Master Plan) Aeroportuário é um plano abrangente que orienta futuros programas de desenvolvimento de maneira lógica, sustentável e eficiente, devendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Enquadrar-se no Plano Estratégico de Desenvolvimento da Região / País, nomeadamente integrando-se com as restantes redes de transporte e constituindo-se como polo agregador de desenvolvimento económico;</li> <li>b) Fornecer um roteiro para satisfazer e promover de forma estratégica e eficiente a futura procura da aviação, preservando ao mesmo tempo a flexibilidade necessária para responder às mudanças nas condições da indústria.</li> <li>c) Observar as normas regulamentares (OACI / EASA) e mitigar restrições ambientais;</li> <li>d) Orientar o uso do solo no entorno do aeroporto</li> </ul> <p>A CTI não tem conhecimento da existência de um PD para a OE1; A realização de um PD necessita como mínimo de cerca de 1 ano e deveria ser efetuado também para a OE1 que, sendo uma opção dual, deveria ter um PD para AHD+Montijo, que não foi apresentado;</p> <p>Naturalmente os PD devem ser prévios aos Projetos de Execução (PE), e revistos a cada 5 anos, tal como foi recomendado pela CTI no relatório de curto-prazo e no relatório PACARL. Na situação atual de limitações de capacidade no AHD, considera-se que, seja qual for a OE escolhida, se</p>

Comentário	Resposta/Observação
	deve avaliar a possibilidade de o PD ser feito em paralelo com o Projeto Base.
<p>Pelo contrário, o cronograma de execução das restantes Opções Estratégicas (OE2 a OE8) aparenta uma forte subestimação dos prazos face às fases de planeamento referidas. Tendo em conta a necessidade de estudos mais aprofundados e de desenvolvimento de um Plano Diretor, os prazos contratuais de desenvolvimento do NAL no Contrato de Concessão, e a notória complexidade adicional das restantes OEs, parece evidente a subestimação dos prazos de execução das OE2 a OE8, em especial tendo em conta alguns fatores relevantes de planeamento: ....</p> <p>Acordos vinculativos para o desenvolvimento do NAL: .....A CTI parece não ter incluído nos calendários de desenvolvimento das diferentes OEs o processo previsto no Contrato de Concessão, o qual prevê entre 4 e 5 anos até serem assinados os acordos entre o Concedente e a Concessionária.</p>	<p>Sendo um processo entre o Concedente e a Concessionária suscetível de ser otimizado em função de cada OE, cabe às respetivas partes o compromisso de seguirem um processo tão eficiente quanto possível e acordarem o prazo de acordo com as condicionantes jurídicas assinaladas no relatório técnico complementar PT6 do Relatório Ambiental</p>
<p>Pelo contrário, o cronograma de execução das restantes Opções Estratégicas (OE2 a OE8) aparenta uma forte subestimação dos prazos face às fases de planeamento referidas. Tendo em conta a necessidade de estudos mais aprofundados e de desenvolvimento de um Plano Diretor, os prazos contratuais de desenvolvimento do NAL no Contrato de Concessão, e a notória complexidade adicional das restantes OEs, parece evidente a subestimação dos prazos de execução das OE2 a OE8, em especial tendo em conta alguns fatores relevantes de planeamento: ...</p> <p>Projetos: .... O calendário para realização de projetos, em particular para as opções de Alcochete <i>greenfield</i> (9 meses) parece excessivamente otimista, tendo em conta a dimensão das OEs e planeamento prévio necessário ..... Importa salientar que as OE2 a OE8 implicariam estudos e projetos com um custo entre 100 e 150 milhões de Euros para uma única empreitada, a realizar, de acordo com o cronograma de execução da CTI, em menos de um ano, o que</p>	<p>Tal como referido no relatório PACARL, e respectivo anexo 4, na situação vigente de limitações de capacidade no AHD, entende-se que se deverá considerar um processo de conceção-construção, e/ou a uma partição de frentes de obra, o que poderá antecipar e acelerar a 1ª fase, bem como reduzir também os tempos necessários para AIA e RECAPE, que deverão também ser realizadas de acordo com as fases a desenvolver e não para o projecto no seu todo, uma vez que os desenvolvimentos do projecto vão decorrer da evolução da procura e da incerteza que a esta está associada.</p> <p>Em termos de avaliação estratégica, optou-se por uma calendarização tradicional com critérios uniformes entre OE's, para assegurar isenção e neutralidade de impacto na avaliação. De salientar que foram utilizados prazos de acordo com boas práticas internacionais, como aliás está evidenciado na figura 22 apresentada na pronúncia da ANA a pág 38.</p>

Comentário	Resposta/Observação
<p>parece excessivamente otimista, tendo em conta a capacidade de produção do mercado português (i.e., engenharia civil e aeroportuária .....)</p>	
<p>Pelo contrário, o cronograma de execução das restantes Opções Estratégicas (OE2 a OE8) aparenta uma forte subestimação dos prazos face às fases de planeamento referidas. Tendo em conta a necessidade de estudos mais aprofundados e de desenvolvimento de um Plano Diretor, os prazos contratuais de desenvolvimento do NAL no Contrato de Concessão, e a notória complexidade adicional das restantes OEs, parece evidente a subestimação dos prazos de execução das OE2 a OE8, em especial tendo em conta alguns fatores relevantes de planeamento: ....</p> <p>Avaliação de impacte ambiental: ... A Engenharia civil e aeroportuária evoluiu consideravelmente desde 2007, com saltos tecnológicos e novas exigências consideráveis em todas as disciplinas (e.g., resistência sísmica, proteção contra incêndios, geometria das áreas de movimentação das aeronaves, equipamentos e regras de segurança, sistemas de bagagens, fluxos <i>seamless</i> de passageiros, conceitos operacionais, desempenho térmico e energético dos edifícios), pelo que os novos estudos devem contemplar esta evolução tecnológica ....</p> <p>O prazo para realização da AIA e consequente emissão da DIA parece ser igualmente otimista. A CTI assume um calendário de 9 meses para a maioria das OEs, não obstante a complexidade de realização da AIA, o tempo necessário para verificação de conformidade, mobilização de comissão de avaliação, consulta pública, pedidos de elementos adicionais e prazo para emissão da DIA (100 dias).</p>	<p>Neste caso considerou-se o conhecimento já existente das propostas para o Montijo e CTA, mas nas situações duais importa consolidar a partição de tráfego a considerar (é importante uma confluência de vontades, em particular entre o Estado, o Concessionário e as Companhias Aéreas). Mesmo na atual situação (posterior à entrega dos relatórios da CTI) de potencial recusa de revogação da DIA, poderá vir a existir uma dilação de tempo muito significativa, e que neutralizará a vantagem temporal que a OE1 apresentou no início.</p>
<p>Pelo contrário, o cronograma de execução das restantes Opções Estratégicas (OE2 a OE8) aparenta uma forte subestimação dos prazos face às fases de planeamento referidas. Tendo em conta a necessidade de estudos mais aprofundados e de desenvolvimento de um Plano Diretor, os prazos contratuais de desenvolvimento do NAL no Contrato de Concessão, e a notória complexidade adicional das</p>	<p>Os valores de investimento a considerar numa 1ª Fase são substancialmente inferiores aos referidos e muito equivalentes entre as diferentes OE's. Por outro lado, as obras não necessitam de ser todas adjudicadas em simultâneo. De salientar que se consideraram as mesmas virtudes da evolução tecnológica da engenharia e das boas práticas internacionais, para todas as opções, e contrariamente ao proposto pela</p>

Comentário	Resposta/Observação
<p>restantes OEs, parece evidente a subestimação dos prazos de execução das OE2 a OE8, em especial tendo em conta alguns fatores relevantes de planeamento: ....</p> <p>Adjudicação das obras: O relatório da CTI prevê um prazo para adjudicação dos contratos de construção de 9 meses. Esta fase inclui não só a adjudicação, como também o concurso e elaboração dos contratos de execução de obra ..... (converge com o #39)</p>	<p>ANA não se consideraram prazos mais otimistas para a opção OE1, nem se considerou que projecto e obra já estariam adjudicados pela ANA, conforme informação da própria.</p>
<p>Os calendários de construção indicados pela CTI aparentam ser globalmente otimistas, com prazos previstos abaixo das referências internacionais.</p>	<p>Existem diversos prazos de execução de obras em aeroportos, sendo que, para além da dimensão e complexidade, existirão certamente situações específicas que os justificam. Assim, desta realidade, só se pode inferir que não se devem fazer comparações em termos abstratos de situações particulares.</p> <p>Na situação vigente de limitações de capacidade no AHD será importante colocar enfase no prazo (conciliando com eventual incremento de custos) para abertura da 1ª Fase da nova infraestrutura aeroportuária, devendo os riscos a incorrer quanto a prazos e atrasos de terem de ser avaliados.</p> <p>Não obstante os muitos pedidos feitos à ANA, não nos foi dado acesso ao descritivo de trabalhos a realizar e correspondentes preços unitários dos trabalhos a executar, supostamente atualizados na OE1, impossibilitando uma avaliação com preços de mercado atualizados, recorreremos por isso à atualização dos últimos custos realistas conhecidos, e procedemos à sua atualização, de acordo com dados do Banco de Portugal e no INE, conforme foi explicado no Anexo 6 do PACARL;</p>
<p>Finalmente, grande parte das ações de curto-prazo para a melhoria da eficiência operacional do AHD apresentadas pela CTI não contribuem para solucionar os problemas de capacidade do AHD, não tendo sido consideradas na Resolução do Conselho de Ministros (RCM) de 28 de dezembro de 2023. O Relatório de Análise de Curto Prazo de “Avaliação da situação atual do AHD e propostas de ações de melhoria da sua eficiência e eficácia operacional” foi desenvolvido pela CTI, com vista a melhorar o funcionamento do AHD até a entrada em operação</p>	<p>Este argumento é falacioso, pelas seguintes razões:</p> <p>1- Enviesa o objetivo e motivação da RCM 203 de 28 de Dezembro. Esta RCM, nunca se refere ao trabalho da CTI, não o avalia, nem esse é o objetivo da RCM. Ao invés, visa apenas, e citamos extratos que ilustram a motivação desta RCM:</p> <p>“... Desde o início da concessão, a concessionária mais do que duplicou o volume de negócio e quase quadruplicou o EBITDA. No</p>

Comentário	Resposta/Observação
<p>de uma nova infraestrutura aeroportuária. Contudo, na RCM de 28 de dezembro de 2023, que “determina a adoção de um conjunto de medidas para mitigar os constrangimentos operacionais no Aeroporto Humberto Delgado”, não foi considerada uma parte significativas das ações identificadas no Relatório da Análise de Curto Prazo da CTI, o que acentua o risco da análise de médio e longo-prazo da CTI, face às diferenças quanto o ponto de partida.</p>	<p>entanto, o volume acumulado de investimentos, ao invés de acompanhar a evolução da procura e da rentabilidade da concessão, está 18,9 % abaixo do previsto pela VINCI na privatização. Por seu lado, a crescente procura no AHD e os constrangimentos de espaço e de operação reclamam a tomada de medidas adicionais, a adotar pelo concedente, por forma a desbloquear o início da execução urgente das obras, da melhoria do sistema de pista e na construção do «Pier Sul», a cargo da concessionária, e, ainda, a minimizar os constrangimentos provocados pelos trabalhos necessários à concretização de tais investimentos na operação do AHD.”</p> <p>2- Entre as medidas impostas pela RCM estão, as ações em falta pela ANA, relativamente às obrigações do contrato de concessão, e citamos de novo “ realização, pela ANA, S. A., dos investimentos prioritários que se encontram por realizar, em conformidade com as determinações do concedente, em sede de acompanhamento do Contrato de Concessão”</p> <p>3- No anexo I da RCM, apresentam-se “Obrigações específicas de desenvolvimento — Cláusula 17.<sup>a</sup> e anexo 9 do Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos Situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores</p> <p>4- Assim, é possível concluir por simples leitura que a RCM 203 de 28 de Dezembro, nunca se refere aos relatórios da CTI, e visa fazer cumprir as obrigações a que a ANA está contratualmente obrigada e que, há data da RCM não tinha dado cumprimento.</p>
<p>Do ponto de vista metodológico, a avaliação económico-financeira da CTI sobrestima o VAL de todas as OEs, na medida em que não se baseia numa análise financeira incremental, ao incluir os fluxos de caixa derivados do tráfego existente no AHD, os quais não podem ser utilizados para financiar o investimento na expansão de capacidade aeroportuária sem que haja um reequilíbrio económico do Contrato de Concessão;</p>	<p>A avaliação financeira das opções estratégicas demonstra que o VAL (Valor Atual Líquido) é positivo, isto é, que o investimento, financiado com dívida e capital próprio, é remunerado adequadamente, mesmo quando se consideram cenários menos favoráveis, nomeadamente de procura, de juros ou de custo de construção.</p> <p>O VAL positivo corresponde ao valor que um promotor estaria disposto a pagar pela concessão dos aeroportos da região de Lisboa (incluindo o</p>

Comentário	Resposta/Observação
<p>Face ao exposto, o VAL das OEs deveria ser calculado como a diferença entre o VAL gerado pela exploração das infraestruturas aeroportuárias previstas nas OEs e o VAL da exploração do AHD (sem expansão de capacidade e com a regulação económica em vigor estabelecida no Anexo 12 ao Contrato de Concessão).</p> <p>A OE1 (AHD+MTJ) é a opção que gera maior valor económico e social, de acordo com a análise custo-benefício da CTI, sendo, contudo, despromovida com base na restrição de capacidade resultante das projeções marcadamente otimistas;</p>	<p>AHD nos cenários duais), com início em 2024 e final em dois dos horizontes temporais estudados (2062 e 2082).</p> <p>Não existe informação nem enquadramento sobre o modelo regulatório que vigorará no futuro. O Contrato de Concessão é omissivo quanto à evolução do modelo regulatório e não existem diretrizes do regulador (ANAC) sobre qual deverá esse modelo. Assumindo esta limitação, foi definida como metodologia para a avaliação relativa das OE, a definição de pressupostos consistentes, seja ao nível do modelo regulatório, ou outros pressupostos financeiros e operacionais, no sentido de estabelecer um referencial comparativo consistente.</p> <p>O VAL calculado assume taxas aeroportuárias fixas a preços constantes, o que é diferente do estipulado no Contrato de Concessão (CC). Adicionalmente, não se considera o mecanismo de partilha de receitas brutas previsto no CC. Ou seja, na avaliação financeira, o atual concessionário ponderará os benefícios resultantes da renegociação do mecanismo de regulação das taxas aeroportuárias com a alternativa de manter as atuais condições contratuais, considerando todos os efeitos da decisão, nomeadamente os que resultam do</p> <p>CC.</p> <p>O VAL da alternativa AHD na figura D.1 do Anexo V não corresponde ao valor do reequilíbrio financeiro a pagar à ANA, caso não haja acordo para o desenvolvimento do NAL, nomeadamente porque considera um mecanismo de regulação das tarifas e horizontes temporais diferentes do previsto no contrato de concessão. Adicionalmente não considera os efeitos da eventual concorrência que resultariam da ausência de acordo.</p> <p>Em resumo, sendo certo que o AHD tem um valor significativo, a diferença do VAL das diferentes OE (com os pressupostos assumidos) e o valor a pagar à ANA em caso de reequilíbrio financeiro é muito provavelmente positivo.</p> <p>No sentido de clarificar as questões suscitadas, foram feitas as seguintes alterações no Anexo 5 – Análise Avaliação financeira das opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de</p>

Comentário	Resposta/Observação
	<p>Lisboa, nomeadamente no número 7 do sumário executivo, na introdução à Secção 1 do texto principal e no Apêndice D.</p> <p>Acresce que havendo disponibilidade de um promotor para operar um aeroporto em STR em concorrência, sem necessidade de financiamento público, tal indicia que o VAL incremental será positivo em todas as outras opções que sendo operadas pela ANA, beneficiam dos efeitos mais favoráveis (na perspetiva do gestor da infraestrutura) que advêm da operação em monopólio.</p> <p>Como é referido nos Anexo 5 e 7 do PT5, a vantagem económico-financeira da OE1 é explicada pela sua capacidade limitada, não respondendo às necessidades previstas de expansão da capacidade aeroportuária no médio e longo prazo.</p>
<p>Além disso, a avaliação económico-financeira da CTI considera um custo médio ponderado de capital significativamente inferior ao utilizado pela ANA ou pela ANAC no âmbito da regulação económica vigente, com um impacto considerável na valorização das OEs;</p> <p>Ademais, a assunção do mesmo custo médio ponderado de capital para todas as OEs não se afigura adequada, dada a existência de diferenças significativas no seu perfil de risco (e.g., investimento necessário, suscetibilidade às projeções de procura), em particular quando comparando a OE1. (AHD+MTJ) com as restantes OEs com níveis de investimento superiores e níveis de maturidade inferiores.</p>	<p>Os pressupostos assumidos na estimação do Custo de capital estão explícitos no Anexo V (em particular no seu apêndice B) e corresponde à avaliação do mercado à data do relatório.</p> <p>A utilização de um custo de capital superior proporcionaria à ANA uma rentabilidade superior à rentabilidade das suas empresas congéneres. De qualquer forma, a análise de sensibilidade considerou um aumento significativo do custo de capital.</p> <p>Tal como referido na p. 5 do Anexo V, reconhece-se que as OE que operam no limite de capacidade (AHD+MTJ e MTJ) têm menor risco, e que uma avaliação utilizando a metodologias das opções reais resultaria num valor superior para o promotor. No entanto, é importante notar que esta opção tem a limitação de não satisfazer totalmente a procura já na década de 2040, e que a vantagem desta opção estratégica resulta de um investimento substancialmente menor.</p> <p>Solicitámos à ANAC informação, mas não obtivemos acesso aos pressupostos do cálculo do custo de capital referido pela ANA, a qual também nunca nos disponibilizou essa informação.</p>



Comentário	Resposta/Observação
<p>A avaliação económico-financeira da CTI também não contempla uma metodologia de opções reais, desconsiderando a hipótese de adiamento ou não execução de fases posteriores de investimento;</p>	<p>O valor da flexibilidade é reconhecido no relatório, em particular no sumário executivo do Anexo V. A flexibilidade é particularmente relevante em todas as opções duais. Quanto à flexibilidade resultante da possibilidade de adiamento das fases de investimento previstas para mais tarde, ela não existe, isto é, não são opções na medida em que são determinadas por um gatilho de saturação nas fases anteriores, pelo que se exclui a utilização da metodologia das opções reais. Reconhece-se que, dados os elevados custos de investimento e incerteza da procura, esta opção terá um valor significativo, se fosse permitido ao concessionário exercê-la. Quanto ao desenvolvimento faseado, ele já está previsto nos planos de investimento, ainda que não seja avaliado com a metodologia das opções reais.</p> <p>Note-se, finalmente, existindo opções, o VAL das OE seria ainda mais elevado do que o apresentado no relatório.</p>
<p>Ao contrário do que conclui a CTI, é pouco credível que todas as Opções Estratégicas apresentem um VAL positivo;</p> <p>Adotando uma metodologia incremental, em conformidade com o Contrato de Concessão, e pressupostos de procura e de taxa de atualização razoáveis, a maioria das OEs tornar-se-iam financeiramente inviáveis sem investimento público e/ou revisão dos pressupostos de regulação económica assumidos pela CTI, em particular aquelas com maior necessidade de investimento.</p> <p>Todas as OEs aparentam apresentar um VAL negativo mesmo num horizonte temporal (2082) superior ao horizonte da Concessão (2062). A restrição do âmbito da avaliação económico-financeira aos fluxos de caixa incrementais sugere que todas as OEs apresentam um VAL negativo num horizonte temporal (2082 – horizonte da análise económico-financeira da CTI) superior ao da Concessão (2062), assumindo os pressupostos do “Cenário Central” da CTI</p> <p>As OEs aparentam necessitar de investimento público. Com base na</p>	<p>A avaliação financeira das opções estratégicas demonstra que o VAL (Valor Atual Líquido) é positivo, isto é, que o investimento, financiado com dívida e capital próprio, é remunerado adequadamente, mesmo quando se consideram cenários menos favoráveis, nomeadamente de procura, de juros ou de custo de construção.</p> <p>O VAL positivo corresponde ao valor que um promotor estaria disposto a pagar pela concessão dos aeroportos da região de Lisboa (incluindo o AHD nos cenários duais), com início em 2024 e final em dois dos horizontes temporais estudados (2062 e 2082).</p> <p>Não existe informação nem enquadramento sobre o modelo regulatório que vigorará no futuro. O Contrato de Concessão é omissivo quanto à evolução do modelo regulatório e não existem diretrizes do regulador (ANAC) sobre qual deverá esse modelo. Assumindo esta limitação, foi definida como metodologia para a avaliação relativa das OE, a definição de pressupostos consistentes, seja ao nível do modelo regulatório, ou outros pressupostos financeiros e operacionais, no sentido de estabelecer um referencial comparativo consistente.</p>

Comentário	Resposta/Observação
<p>apreciação feita no ponto anterior, afigura-se provável que a maioria ou até todas as OEs apresentem um VAL incremental negativo, implicando, assim, a necessidade de encontrar receitas adicionais, nomeadamente: a alteração das taxas aeroportuárias além dos pressupostos já assumidos pela CTI, a prorrogação do prazo de Concessão, a atribuição de comparticipação ou compensação direta pelo Concedente ou uma combinação destas.</p>	<p>O VAL calculado assume taxas aeroportuárias fixas a preços constantes, o que é diferente do estipulado no Contrato de Concessão (CC). Adicionalmente, não se considera o mecanismo de partilha de receitas brutas previsto no CC. Ou seja, na avaliação financeira, o atual concessionário ponderará os benefícios resultantes da renegociação do mecanismo de regulação das taxas aeroportuárias com a alternativa de manter as atuais condições contratuais, considerando todos os efeitos da decisão, nomeadamente os que resultam do</p> <p>CC.</p> <p>O VAL da alternativa AHD na figura D.1 do Anexo V não corresponde ao valor do reequilíbrio financeiro a pagar à ANA, caso não haja acordo para a desenvolvimento do NAL, nomeadamente porque considera um mecanismo de regulação das tarifas e horizontes temporais diferentes do previsto no contrato de concessão. Adicionalmente, não considera os efeitos da eventual concorrência que resultariam da ausência de acordo.</p> <p>Em resumo, sendo certo que o AHD tem um valor significativo, a diferença do VAL das diferentes OE (com os pressupostos assumidos) e o valor a pagar à ANA em caso de reequilíbrio financeiro é muito provavelmente positivo.</p> <p>No sentido de clarificar as questões suscitadas, foram feitas as seguintes alterações no Anexo 5 – Análise Avaliação financeira das opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa, nomeadamente no número 7 do sumário executivo, na introdução à Secção 1 do texto principal e no Apêndice D.</p> <p>Acresce que havendo disponibilidade de um promotor para operar um aeroporto em STR em concorrência, sem necessidade de financiamento público, tal indicia que o VAL incremental será positivo em todas as outras opções que sendo operadas pela ANA, beneficiam dos efeitos mais favoráveis (na perspetiva do gestor da infraestrutura) que advêm da operação em monopólio.</p>

# **ANA** **AEROPORTOS DE PORTUGAL**



**ANA – Aeroportos de Portugal**

## **Resposta à Consulta Pública**

**Relatório Ambiental Preliminar: avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa**

26 de janeiro de 2024

## *Disclaimer*

O presente documento é apresentado pela ANA, Aeroportos de Portugal, S. A. (ANA) no contexto da discussão pública do Relatório Ambiental Preliminar preparado pela Comissão Técnica Independente, e no quadro estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de Junho, nomeadamente no n.º 6 do artigo 7.º, em cujos termos a consulta pública tem em vista a recolha de observações e sugestões formuladas por associações, organizações ou grupos não governamentais e pelos interessados que possam de algum modo ter interesse ou ser afetados pela sua aprovação ou pela futura aprovação de projetos por aquele enquadrados e no artigo 9.º, que estabelece que os resultados da consulta pública são ponderados na elaboração da versão final do plano ou programa a aprovar.

Os comentários, observações e sugestões apresentados pela ANA são, contudo, não exaustivos, sendo fortemente limitados pelo tempo disponível para a sua apresentação.

Nessa medida, não deve presumir-se, assim, que quaisquer temas que não tenham sido objeto de comentário, observação ou sugestão mereçam, só por esse facto, a concordância da ANA.

Por outro lado, a utilização, no presente documento, de previsões constantes de estudos levados a cabo por instituições ou empresas com reputação firmada nos domínios em causa, não pode ser interpretada como vinculando a ANA, S. A., mas tão só como cenários que a ANA considera, a data de hoje, plausíveis e racionais.

Finalmente, a ANA, S. A. opta, nesta fase, por não se pronunciar sobre a dimensão jurídica do Relatório Preliminar. No entanto, sublinha, desde já, que a Análise Jurídica (PT6) contém conclusões relativamente à interpretação do Contrato de Concessão que não são por si partilhadas.

## Índice

<b>Sumário executivo .....</b>	<b>4</b>
<b>I. Enquadramento .....</b>	<b>9</b>
I.1. Enquadramento sobre a CTI.....	9
I.2. Enquadramento sobre a ANA.....	10
<b>II. Projeções de tráfego: <i>drivers</i>, cenários de evolução e riscos.....</b>	<b>12</b>
II.1. Considerações sobre a metodologia adotada.....	12
II.2. Limitações das referências de crescimento do tráfego utilizadas .....	13
II.3. Condicionantes à procura por segmento de passageiros .....	21
II.4. Outras macrotendências que podem limitar a procura.....	27
II.5. Implicações das projeções de tráfego e soluções de capacidade aeroportuária .....	30
<b>III. Prazos e custos de construção: condicionantes e riscos .....</b>	<b>35</b>
III.1. Considerações sobre os prazos de execução .....	35
III.2. Considerações sobre os custos de construção.....	39
<b>IV. Financiamento das OEs: limitações da avaliação e implicações do modelo de concessão ..</b>	<b>42</b>
IV.1. Limitações da avaliação económico-financeira da CTI .....	42
IV.2. Implicações para o financiamento das OEs .....	45
<b>V. Avaliação das OEs: critérios, <i>ranking</i> e riscos .....</b>	<b>48</b>
V.1. Considerações sobre os critérios de avaliação .....	48
V.2. Fatores Críticos para a Decisão e <i>Ranking</i> entre as OEs.....	53
<b>VI. Considerações sobre os próximos passos para a solução de futuro .....</b>	<b>56</b>

## Sumário executivo

O Relatório Ambiental Preliminar preparado pela Comissão Técnica Independente (CTI) sugere diversos caminhos para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa. Terminando este mandato, caberá ao decisor político a tomada de decisão relativamente à solução futura, ponderando devidamente os critérios de decisão e as oportunidades e riscos associados a cada solução.

No seguimento de uma análise detalhada ao Relatório Ambiental Preliminar produzido pela CTI, a ANA pretende advertir, através do presente contributo, para um conjunto de considerações que, não estando a ser adequadamente ponderadas, poderão impactar a Análise Ambiental Estratégica conduzida, inviabilizando as principais conclusões adiantadas pela CTI.

Nomeadamente, a ANA vê com muita preocupação os pressupostos assumidos pela CTI no que diz respeito às projeções de tráfego no médio e longo-prazo, aos prazos de construção das OEs e à metodologia utilizada para a avaliação económica de cada OE.

Não obstante, a ANA reitera, uma vez mais, a sua total disponibilidade para participar, colaborar e apoiar nos estudos e discussões subsequentes que sejam solicitados pelo decisor político, alavancando a sua ampla experiência na gestão aeroportuária nacional e a experiência global da VINCI Airports.

**A ANA reitera também a sua total disponibilidade para acompanhar o Estado no desenvolvimento da solução futura de capacidade aeroportuária para a Região de Lisboa, qualquer que seja a decisão da sua localização.**

**Existe um risco significativo das projeções de tráfego da CTI não se materializarem, dada a sua natureza marcadamente otimista, quando comparada com as principais referências da indústria, com as previsões de que a ANA dispõe, e até com projeções apresentadas anteriormente pela própria CTI**

- **A metodologia de projeção de tráfego adotada pela CTI não reflete as melhores práticas da indústria**, tendo sido adotada uma abordagem simplista e assente em majorações otimistas face a projeções de entidades internacionais especializadas, reputadas e independentes;
- **A posição das companhias aéreas aparenta não ter sido considerada nas projeções de tráfego da CTI**, apesar de ser um fator crucial para a evolução futura do tráfego aeroportuário;
- **A CTI não teve devidamente em conta um conjunto de limitações e macrotendências fundamentais à procura aeroportuária**, tais como a potencial saturação da capacidade turística de Lisboa, a concorrência de outros *hubs* europeus e a evolução expectável da demografia na Europa e em Portugal;
- **A CTI pressupõe que o crescimento da procura na Região de Lisboa se vai manter acima da média europeia até 2050**, apesar da Eurocontrol, entidade de referência na Europa em projeções de

tráfego, estimar que o crescimento do tráfego em Portugal será inferior à média europeia no mesmo horizonte;

- Os pressupostos adotados resultam em projeções de tráfego aeroportuário na Região de Lisboa marcadamente otimistas, apontando para estimativas de procura em 2050 cerca de 2 a 3,5 vezes superiores aos valores atuais, com 66 a 108 milhões de passageiros neste horizonte temporal;
- As projeções de tráfego da CTI são 1,5 a 2 vezes superiores às projeções de tráfego desenvolvidas por entidades internacionais altamente credenciadas e estudos internos que a ANA dispõe para Portugal e para a Região de Lisboa, que projetam entre 40 e 52 milhões de passageiros em 2050;
- As projeções de tráfego atuais da CTI contradizem as suas próprias projeções, sendo estas marcadamente menos otimistas no Relatório da Fase 1, de abril de 2023, com projeções à data entre 52 e 67 milhões de passageiros até 2050 – um aumento de 27% a 61% em apenas 8 meses;
- A CTI determina a existência de um grande *hub* intercontinental em Lisboa, desconsiderando os fatores críticos de sucesso dos principais *hub* europeus (i.e., posicionamento geoestratégico, existência de companhias aéreas com frotas de elevada dimensão e integração em áreas metropolitanas de elevada dimensão) e extrapolando as projeções de tráfego aeroportuário para a Região de Lisboa com base na ambição de um *hub* intercontinental;
- As projeções de tráfego globalmente otimistas da CTI resultam num aumento da quota de mercado do aeroporto de Lisboa no total de tráfego aéreo europeu de 48%, passando a processar em 2050 até 3,50% do tráfego europeu total, quando ao dia de hoje apenas processa 2,36%;
- Finalmente, a natureza globalmente otimista das projeções de tráfego da CTI resulta diretamente na exclusão pela CTI das Opções Estratégicas (OEs) que apresentam limitações de capacidade, inferidas erradamente pela CTI, e na avaliação exclusiva de opções *greenfield*.

### Comparação de projeções de tráfego de passageiros em Portugal e na Região de Lisboa

Cenário	Data do estudo	Período	CAGR	Projeção (milhares de passageiros)		
				2030	2040	2050
<b>CTI – Região de Lisboa</b>						
Moderado	Dez 2023	2023-2050	2,81%	39.807	52.240	65.916
Central	Dez 2023	2023-2050	3,77%	44.017	63.810	84.700
Forte	Dez 2023	2023-2050	4,71%	48.054	77.164	108.074
<b>Eurocontrol – Portugal</b>						
Base	Abr 2022	2019-2050	0,83%	34.155	37.083	40.263
<b>IATA – Portugal</b>						
Base	Set 2023	2019-2040	0,90%	34.432	37.659	41.189
Alto	Set 2023	2019-2040	1,60%	37.152	43.543	51.034
<b>Altitude – Região de Lisboa</b>						
Baixo	Abr 2023	2023-2050	1,17%	38.235	42.339	46.107
Base	Abr 2023	2023-2050	1,42%	38.988	44.477	49.316
Alto	Abr 2023	2023-2050	1,64%	39.698	46.426	52.189



## Existe um risco material dos cronogramas de execução da CTI subestimarem os prazos de execução das OEs em *greenfield*, com referências nacionais e internacionais a apontarem para prazos de planeamento e construção bastante superiores

- **Os prazos de planeamento das OEs foram subestimados**, desconsiderando a necessidade de estudos mais aprofundados, o desenvolvimento de um Plano Diretor, dos prazos necessários para a outorga das licenças ambientais e os prazos estabelecidos no Contrato de Concessão para os acordos vinculativos entre o Estado Português e a ANA;
- **Os prazos de execução previstos pela CTI para a OE1 (AHD+MTJ) foram sobrestimados**, tendo sido desconsiderado o cronograma partilhado pela ANA para o Aeroporto Complementar do Montijo, apesar de já existir um acordo com um consórcio de empresas de construção e cujo projeto subjacente conta com uma Declaração de Impacte Ambiental vigente;
- **Os cronogramas de construção indicados pela CTI para as OEs *greenfield* aparentam ser substancialmente otimistas**, com prazos inferiores às melhores referências internacionais e com um risco material de atrasos, como evidenciado em vários aeroportos recentes na Europa;
- **Os custos de construção considerados pela CTI para todas as OEs resultam da atualização de pressupostos com mais de 15 anos**, com base numa abordagem alto-nível, incorrendo num risco financeiro significativo, corroborado por referências internacionais que apontam para desvios frequentes no custo de construção de infraestruturas aeroportuárias.

## Existe um risco importante de necessidade de investimento público para financiar o aumento de capacidade aeroportuária na Região de Lisboa

- **Do ponto de vista metodológico, a avaliação económico-financeira da CTI sobrestima o VAL de todas as OEs, na medida em que não se baseia numa análise financeira incremental, ao incluir os fluxos de caixa derivados do tráfego existente no AHD**, os quais não podem ser utilizados para financiar o investimento na expansão de capacidade aeroportuária sem que haja um reequilíbrio económico do Contrato de Concessão;
- **Os pressupostos de tráfego, principal *driver* do modelo económico-financeiro dos aeroportos, são tendencialmente otimistas**, dando uma perspetiva altamente otimista dos recursos económicos disponíveis para o financiamento do aumento de capacidade aeroportuária na Região de Lisboa;
- **Além disso, a avaliação económico-financeira da CTI considera um custo médio ponderado de capital significativamente inferior ao utilizado pela ANA ou pela ANAC no âmbito da regulação económica vigente**, com um impacto considerável na valorização das OEs;
- **Por outro lado, as estimativas de procura globalmente otimistas impactam negativamente a valorização das OEs que apresentam limitações de capacidade, inferidas erradamente pela CTI, comparando com as restantes;**

- **A avaliação económico-financeira da CTI também não contempla uma metodologia de opções reais**, desconsiderando a hipótese de adiamento ou não execução de fases posteriores de investimento;
- **Ao contrário do que conclui a CTI, é pouco credível que todas as Opções Estratégicas apresentem um VAL positivo;**
- **Adotando uma metodologia incremental, em conformidade com o Contrato de Concessão, e pressupostos de procura e de taxa de atualização razoáveis, a maioria das OEs tornar-se-iam financeiramente inviáveis sem investimento público e/ou revisão dos pressupostos de regulação económica assumidos pela CTI, em particular aquelas com maior necessidade de investimento.**

### **Em função da valorização atribuída a cada Fator Crítico para a Decisão (FCD), diferentes OEs podem posicionar-se como a solução preferencial para a expansão da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa**

- **A CTI apresenta diversas inconsistências na comparação entre as diferentes OEs**, ignorando os riscos de execução associados às acessibilidades, o impacto e os custos de realocação e deslocalização dos colaboradores que trabalham no AHD, e a DIA vigente do Aeroporto Complementar do Montijo;
- **A OE1 (AHD+MTJ) é a opção que gera maior valor económico e social**, de acordo com a análise custo-benefício da CTI, sendo, contudo, despromovida com base na restrição de capacidade resultante das projeções marcadamente otimistas;
- **Mesmo preservando a avaliação da CTI, ponderações diferentes aos FCDs conduzem a resultados diferentes** sobre a opção preferencial para expansão da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, competindo ao decisor político refletir sobre quais os fatores mais críticos para a futura decisão;
- **Tendo em conta as considerações apresentadas nesta Resposta à Consulta Pública, e considerando apenas o FCD5 – Investimento Público e Modelo de Financiamento, uma opção dual aparenta ser a menos provável de requerer investimento público para a sua viabilização**, apresentando um VAL aparente superior quando comparando com as restantes OEs;
- **As OEs que incluem Alcochete, Vendas Novas ou Santarém aparentam ter fortes condicionantes à existência de uma solução dual viável no curto e médio-prazo**, que seja aceite pelas companhias aéreas num cenário de permanência do AHD, devido à incerteza nos prazos de construção das acessibilidades necessárias e à elevada distância a Lisboa.

## Em função dos riscos mencionados, as conclusões da CTI podem resultar em importantes consequências no curto, médio e longo prazo, com um impacto muito negativo para o desenvolvimento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa

- **No curto e médio-prazo:** Existem fortes riscos de que, pelo menos nos próximos 10 anos, não exista uma solução aeroportuária que atenda às necessidades de capacidade da Região de Lisboa, implicando avultadas perdas económicas para o país, estimadas em até 1.650 mil milhões de Euros por ano e deixando por endereçar uma procura aeroportuária significativa, estimada em até 4,5 milhões de passageiros por ano<sup>1</sup>. Em especial, tendo em conta que existem fortes riscos de derrapagem dos prazos de execução das OEs *greenfield* e que nenhuma OE dual distante de Lisboa é viável no curto-prazo, devido à inexistência de acessibilidades eficazes e necessárias à operação de um aeroporto e à dinâmica competitiva entre companhias aéreas, com um forte desincentivo à deslocação para o novo aeroporto;
- **No longo-prazo:** Poderá vir a desenvolver-se uma solução aeroportuária para a Região de Lisboa com elevada sobrecapacidade, cujo sobreinvestimento se refletirá inevitavelmente nas contas públicas e na competitividade do setor aeroportuário nacional.

## De forma a evitar estas consequências e contribuir para uma solução de aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa no curto, médio e longo-prazo, a ANA solicita à CTI um conjunto de próximos passos

Solicita-se, para a correta informação do público e dos decisores políticos, que o Relatório Ambiental Preliminar da CTI seja completado, na sua versão final, para incorporar os resultados da avaliação económico-financeira (VAL) das OEs nos horizontes 2050, 2062 e 2082, utilizando valores de custo médio ponderado de capital alinhados com aqueles utilizados pela ANA ou a ANAC no âmbito da regulação económica, e:

- **Considerando cenários alternativos de projeção de tráfego aéreo de longo-prazo**, por exemplo, a projeção da Eurocontrol para Portugal até 2050 (cenário “Base”) ou o estudo para a Região de Lisboa desenvolvido pela Altitude para a ANA, o qual estamos disponíveis para partilhar com a CTI;
- **Adotando prazos de execução e custos de construção mais realistas** e mais coerentes entre as OEs e em linha com referências internacionais;
- **Revedo a avaliação económico-financeira**, com base numa abordagem incremental face aos fluxos de caixa da exploração do AHD à luz da regulação atual, considerando os cenários de procura da CTI e aqueles que resultem dos cenários alternativos antes referidos.

<sup>1</sup> EY, O custo da não decisão sobre a implementação do Novo Aeroporto de Lisboa – Apresentação dos resultados (julho de 2022), página 8.

## I. Enquadramento

### I.1. Enquadramento sobre a CTI

O Relatório Ambiental Preliminar, preparado pela Comissão Técnica Independente (CTI), apresenta um conjunto de resultados sobre as análises efetuadas e sugere vários caminhos possíveis para o aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa, mas é um ponto de partida e não um ponto de chegada relativamente à decisão sobre a solução final. Terminando o mandato da CTI com a publicação do Relatório Ambiental Final, caberá ao decisor político desenvolver os próximos passos requeridos com vista à tomada de decisão sobre o aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa.

**1. A Comissão Técnica Independente (CTI) foi constituída para promover “a análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa”,** pela Resolução do Conselho de Ministros (RCM) nº 89/2022 de 14 de outubro de 2022. O âmbito dos trabalhos para os quais a CTI foi mandatada estendeu-se além da definição de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), complementando-a com um conjunto de estudos técnicos de base e estudos complementares, para posterior apreciação, ponderação e decisão por parte do decisor político sobre o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa.

**2. O Relatório Ambiental Preliminar da CTI apresenta um conjunto de resultados decorrentes das análises efetuadas para cada Opção Estratégica (OE), para cada Fator Crítico para a Decisão (FCD), a partir dos quais se sugerem vários caminhos possíveis para o aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa, mas não se constitui como uma recomendação de solução final.**

**3. Entendemos que o Relatório Ambiental Preliminar da CTI é um ponto de partida, e não um ponto de chegada, relativamente à tomada de decisão sobre a melhor solução para o aumento de capacidade aeroportuária na Região de Lisboa. Caberá ao decisor político, com base no Relatório Ambiental Final e subsequentes estudos aprofundados adicionais que achar relevantes, tomar uma decisão quanto à solução.** Concluída a 3.ª fase da AAE, de Avaliação das Opções Estratégicas, com a consulta pública e institucional e a apresentação do Relatório Ambiental Final, termina o mandato da CTI, a 31 de março de 2024. Caberá, então, ao decisor político analisar os resultados do Relatório Ambiental Final, ponderar a importância relativa de cada um dos Fatores Críticos para a Decisão (FCDs), e avaliar quais os critérios mais relevantes para a tomada de decisão, quais os riscos que podem exigir análises complementares, e quais os próximos passos com vista à definição de uma solução futura.

## 1.2. Enquadramento sobre a ANA

A ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (ANA) é a Concessionária e entidade em Portugal com maior experiência e conhecimento na gestão de infraestruturas aeroportuárias, tendo apresentado no passado uma proposta que acreditava ser viável e a mais benéfica para o futuro da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, no contexto das orientações estabelecidas no Contrato de Concessão a que está obrigada, estando agora disponível para discutir qualquer solução de futuro igualmente viável, que dê resposta às necessidades do país no curto, médio e longo-prazo.

**4. A ANA é a entidade em Portugal com maior experiência e conhecimento na gestão de infraestruturas aeroportuárias, e conta com a competência da VINCI Airports, maior gestor aeroportuário privado do mundo, que desenvolve, financia, constrói e opera uma vasta rede global de aeroportos.** Esta experiência permite-nos dar um contributo que acreditamos ser indispensável para a avaliação das OEs para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa.

**5. A ANA apresentou em 2017 uma proposta viável, mais eficiente e menos dispendiosa para o futuro da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa, no contexto das orientações estabelecidas pelo Contrato de Concessão.** O Contrato de Concessão foi assinado previamente à privatização, entre a ANA e o Estado português a 14 de dezembro de 2012, tendo desde logo estabelecido as condições para o aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa. Após verificar o primeiro fator de capacidade presente no Contrato de Concessão, a ANA apresentou, a 31 de outubro de 2017 uma proposta não vinculativa, que propunha a solução dual constituída pelo Aeroporto Humberto Delgado (AHD) e pelo Aeroporto Complementar do Montijo (MTJ). Esta proposta teve a sua génese ainda antes da privatização, no contexto dos trabalhos da equipa de missão<sup>2</sup> criada em janeiro de 2012 para o estudo de viabilidade do aeroporto complementar da Região de Lisboa, com participação da ANA (ainda na esfera pública), Força Aérea Portuguesa, Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), Navegação Aérea de Portugal (NAV Portugal) e Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC). Entre as opções estudadas, a solução dual AHD+MTJ foi identificada como a opção mais adequada para complementar o AHD, tendo em conta a pré-existência de uma infraestrutura aeroportuária militar, como é o caso do desenvolvimento de muitos aeroportos civis europeus, tendo esta solução beneficiado de um conjunto de estudos multidisciplinares aprofundados durante vários anos, incluindo estudos técnicos realizados por entidades internacionais especialistas na gestão de tráfego aéreo.

No entanto, em março de 2021, após a emissão da Declaração de Impacte Ambiental (DIA), a ANAC indeferiu o pedido de apreciação prévia de viabilidade da construção do Aeroporto Complementar do Montijo, sustentando-se na inexistência de parecer favorável por parte de todas as Câmaras Municipais dos concelhos potencialmente afetados. Este enquadramento legislativo que levou ao indeferimento da solução do Montijo foi, entretanto, revisto, resolvendo o problema inicialmente colocado para aprovação da solução apresentada pela ANA.

---

<sup>2</sup> Despacho n.º 797/2012 (20 de janeiro de 2012).

**6. A ANA considera que não foi suficientemente envolvida pela CTI e não vê refletidos no Relatório Ambiental Preliminar e Relatórios Técnicos Complementares vários contributos que prestou ao longo do processo.** Estudos previamente realizados pela ANA e documentação partilhada pela ANA com a CTI não foram utilizados na preparação do Relatório Ambiental Preliminar e demais Relatórios Técnicos Complementares – e.g., o cronograma de execução e o respetivo custo de construção para o Aeroporto Complementar do Montijo; todo o conteúdo do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Montijo e elementos complementares produzidos posteriormente à DIA, que já respondia a preocupações levantadas na AAE; o plano de intervenções previsto no AHD, que foi considerado inviável pela CTI e posteriormente descartado.

Adicionalmente, durante o período de consulta pública formal ao Relatório dos Fatores Críticos para a Decisão (FCD), a ANA fez um conjunto de comentários e recomendações que foram posteriormente desconsiderados para efeito da avaliação das OEs – e.g., não ter sido inicialmente definida a hierarquização<sup>3</sup>/ ponderação dos FCD para avaliação das OEs, apesar de a CTI ter optado no final pela hierarquização das OEs; a noção de aeroporto ideal não considerar qualquer dimensão de procura<sup>4</sup>.

**7. A ANA preparou a presente Resposta à Consulta Pública como contributo para a revisão do Relatório Ambiental Preliminar, por considerar que as análises desenvolvidas pela CTI apresentam um conjunto de riscos e limitações com impacto material nas suas principais conclusões e recomendações.** Importa, contudo, ressaltar que esta Resposta à Consulta Pública se encontra fortemente limitado pelas restrições de tempo disponível para a sua preparação, atendendo aos prazos de Consulta Pública. Nessa medida, a análise constante do presente documento não é, de todo em todo, exaustiva, não devendo presumir-se, assim, que quaisquer temas que não tenham sido objeto de comentário /observação /sugestão, mereçam, só por esse facto, a concordância da ANA S.A.

**8. A ANA permanece inteiramente disponível para apoiar o estudo e a implementação de qualquer alternativa viável, que assegure uma solução para a capacidade aeroportuária na Região de Lisboa, não só a longo-prazo, mas também a curto e médio-prazo.** A ANA permanece totalmente disponível para participar, colaborar e apoiar o estudo de qualquer que seja a solução que venha a ser escolhida politicamente para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa. No entanto, gostaria de salientar que a solução que venha a ser escolhida deve dar resposta não só ao longo-prazo, mas também ao curto e médio-prazo (horizonte de 10 anos), assegurando uma solução que minimize a perda de tráfego (*spillage*), que é atualmente o maior desafio enfrentado.

---

<sup>3</sup> CTI, Relatório de Fatores Críticos para a Decisão Pós-Consulta Pública (setembro 2023), página 67.

<sup>4</sup> CTI, Relatório de Fatores Críticos para a Decisão Pós-Consulta Pública (setembro 2023), página 66.

## II. Projeções de tráfego: *drivers*, cenários de evolução e riscos

### II.1. Considerações sobre a metodologia adotada

A metodologia adotada pela CTI para a previsão da procura aeroportuária para a Região de Lisboa não reflete as melhores práticas da indústria para projeções de tráfego de longo-prazo, tendo sido adotada uma abordagem simplista assente em pressupostos otimistas, na qual se partiu de projeções de diferentes organizações internacionais, fazendo-se posteriormente um conjunto de correções e majorações face às projeções originais, com base em tendências históricas.

**9. As melhores práticas de projeção de procura aeroportuária de longo-prazo devem ter por base uma abordagem sustentada em modelos fundamentais, incorporando um conjunto de *drivers* que incluem variáveis económicas, demográficas e ambientais, assim como variáveis específicas do setor aeroportuário.** Abordagens simplistas, com base em análises históricas, como foi a abordagem da CTI às projeções de tráfego aéreo, podem conduzir a resultados de falsa exatidão, uma vez que se baseiam em tendências passadas para projetar o tráfego futuro e podem incorrer em erros de perpetuação de ciclos circunscritos a um dado momento no tempo.

Uma abordagem fundamental é geralmente mais adequada para projeções de longo-prazo, tendo por base projeções sustentadas na procura, assumindo que as companhias aéreas respondem caso esta exista. Os principais *drivers* para estas projeções incluem a evolução do PIB e da população (de Portugal e outras regiões relevantes), propensão a voar, evolução do custo das passagens aéreas e a respetiva elasticidade da procura, competitividade aeroportuária, maturidade do mercado e estratégia do *hub*.

**10. A metodologia adotada pela CTI parte de projeções de crescimento do tráfego realizadas por organismos internacionais, sobre as quais são efetuadas majorações significativas, tendo por base tendências históricas.** As previsões de procura aeroportuária, sem constrangimentos, para a Região de Lisboa, efetuadas pela CTI, têm como ponto de partida as projeções de taxas de crescimento anual do tráfego até 2050 para a Europa, produzidas por algumas organizações internacionais de referência, incluindo a Eurocontrol e a International Civil Aviation Organization (ICAO). No entanto, estas projeções de crescimento são ajustadas em alta pela CTI, sem um quadro de pressupostos claro, traduzindo-se em taxas de crescimento anual para 2050 e 2086 bastante acima das referências iniciais utilizadas.

**11. O estudo da CTI não aparenta ter considerado a posição e contribuições das companhias aéreas, apesar da sua visão e estratégia de desenvolvimento serem fatores cruciais para a evolução futura do tráfego aeroportuário.** A visão e estratégia de desenvolvimento das companhias aéreas não parecem ter sido refletidas de forma clara nas projeções de tráfego adiantadas pela CTI, nomeadamente no que diz respeito à sua perceção sobre a atratividade e perspectivas de crescimento do mercado, ao desenvolvimento de novas rotas, à evolução da sua frota, entre outros pontos de extrema relevância. Isto representa um risco muito significativo, tendo em conta o papel fundamental das companhias aéreas no planeamento aeroportuário e a importância intrínseca das suas considerações para o desenvolvimento futuro do setor da aviação.

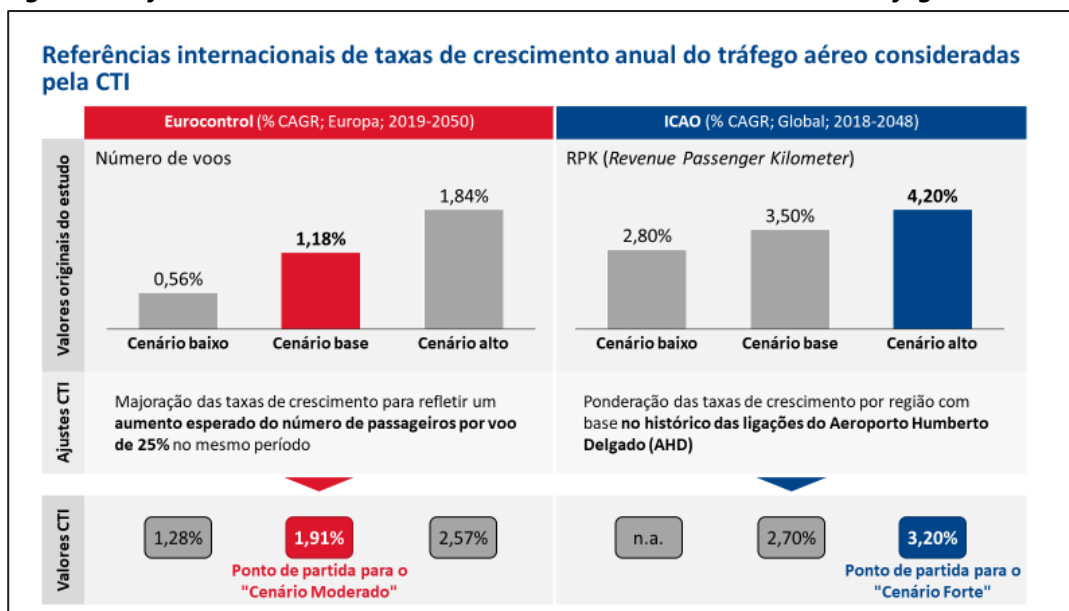


## II.2. Limitações das referências de crescimento do tráfego utilizadas

As previsões de tráfego de passageiros para a Região de Lisboa consideradas pela CTI até 2050 são globalmente otimistas, assumindo taxas de crescimento anuais do volume de passageiros entre 2,81% (“Cenário Moderado”), 3,77% (“Cenário Central”) e 4,71% (“Cenário Forte”), sendo estas muito superiores às projeções de tráfego de organizações internacionais de referência e a estudos internos que a ANA dispõe para Portugal, com taxas de crescimento anual entre 0,83% e 1,64%, bem como bastante acima das projeções adiantadas pela CTI em abril de 2023, na primeira fase da AAE.

12. As referências de crescimento do tráfego utilizadas pela CTI apenas consideram os cenários base e otimistas definidos pelas organizações internacionais em estudos recentes, desconsiderando cenários mais conservadores desenvolvidos por essas mesmas entidades, nesses mesmos estudos. Os três cenários de previsão da procura aeroportuária para a Região de Lisboa, elaborados pela CTI, partem das projeções da taxa de crescimento anual do tráfego aéreo até 2050 para a Europa, produzidas pela Eurocontrol e pela ICAO em estudos recentes<sup>5</sup> (Figura 1): o “Cenário Moderado” parte da projeção “Eurocontrol Base”; o “Cenário Forte” parte da projeção “ICAO Alto”; e o “Cenário Central” parte da média ponderada dos valores dos outros dois cenários<sup>6</sup>.

**Figura 1: Referências internacionais de taxas de crescimento anual do tráfego aéreo consideradas pela CTI**



Fonte: CTI, Anexo 2 do PT1 – Estudos de Procura (dezembro 2023), páginas 6 e 7

Constatamos, no entanto, que foram excluídas do relatório da CTI um conjunto de projeções de tráfego mais conservadoras efetuadas pelas mesmas entidades nesses mesmos estudos. Efetivamente, analisando os estudos utilizados pela CTI como ponto de partida, verificamos que tanto a Eurocontrol

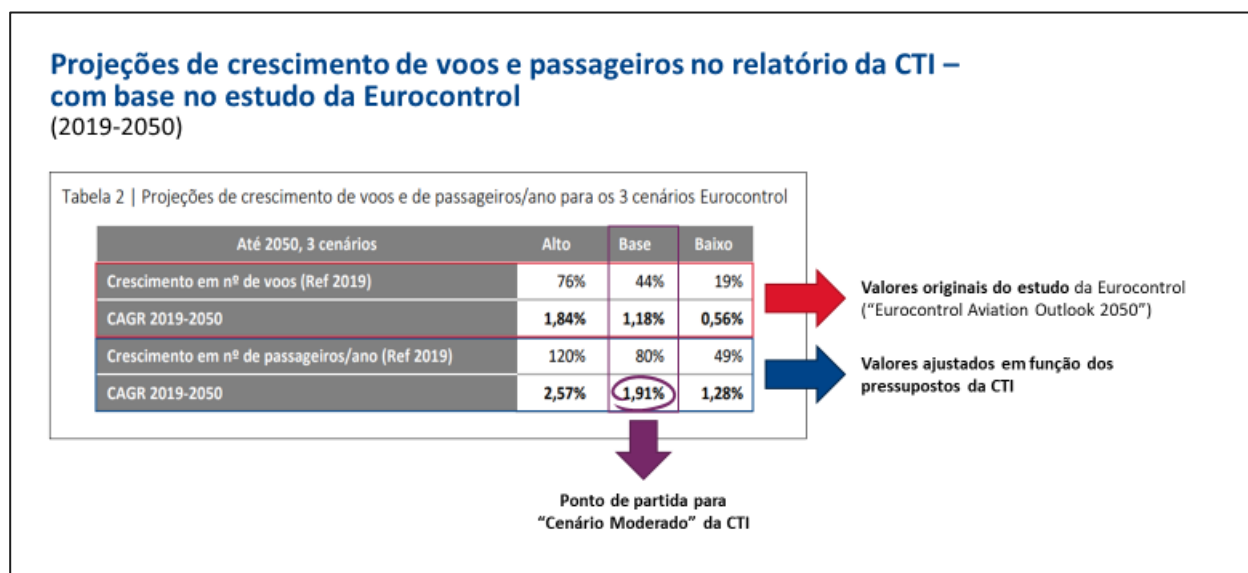
<sup>5</sup> Eurocontrol, Aviation Outlook 2050 – Main report (abril 2022); ICAO, Long-term traffic forecasts and post-covid-19 scenarios (abril 2022).

<sup>6</sup> Segundo o relatório da CTI, com os pesos de 49,52% para a curva “Eurocontrol Base” e 50,48% para a curva “ICAO Alto” (PT1 – Estudos de Procura, página 23).

como a ICAO apresentam igualmente cenários “Baixos” de projeção de tráfego, desconhecendo-se a razão pela qual estes não foram considerados pela CTI para a definição dos seus cenários de previsão da procura aeroportuária para a Região de Lisboa. A exclusão de cenários mais conservadores resultou numa sobrestimação do tráfego potencial nos cenários apresentados pela CTI, o que impõe um risco material à análise estratégica conduzida, dado que este parâmetro representa um elemento fulcral da AAE, com um impacto determinante sobre a análise efetuada às diferentes OEs.

**13. As projeções da Eurocontrol para o crescimento anual do número de voos (IFR Movements) foram ajustadas em alta pela CTI, apesar do estudo original já reportar igualmente taxas de crescimento anual do volume de passageiros.** No caso do estudo da Eurocontrol, a CTI utiliza a projeção da taxa de crescimento anual do número total de voos na Europa (incluindo passageiros, aviação executiva e carga) entre 2019 e 2050, sendo esta de 1,18% no cenário “Eurocontrol Base”. Esta taxa de crescimento é posteriormente majorada pela CTI para refletir um aumento do número de passageiros por voo de 25% no mesmo período, resultando numa taxa de crescimento anual do volume de passageiros de 1,91% no cenário “Base” (Figura 2).

**Figura 2: Projeções de crescimento de voos e passageiros no relatório da CTI – com base no estudo da Eurocontrol**



Fonte: CTI, Anexo 2 do PT1 – Estudos de Procura (dezembro 2023), página 7, tabela 2

No entanto, nesse mesmo estudo utilizado pela CTI, a Eurocontrol já reporta igualmente, no cenário “Base”, uma projeção de 1,15% para a taxa de crescimento anual do volume de passageiros na Europa entre 2019 e 2050, que compara com uma projeção de crescimento anual do número de voos apenas do segmento de passageiros de 1,11% no mesmo período (Figura 3). Desta forma, o estudo da Eurocontrol parece refletir já o aumento esperado do número de passageiros por voo, pelo que não se compreende a necessidade de um novo ajuste em alta por parte da CTI aos valores originais do estudo.

**Figura 3: Projeções de crescimento de voos e passageiros – Eurocontrol**

Projeções de crescimento de voos e passageiros – Eurocontrol (cenário base; 2019-2050)		
	CAGR	Varição total
<b>Evolução do número de voos (IFR Movements)</b>		
Passageiros	1,11%	40,9%
Total	1,18%	44,1%
<b>Evolução do número de passageiros</b>		
Passageiros	1,15%	42,4%
Total		

Fonte: Análise ANA com base em informação do estudo da Eurocontrol, Aviation Outlook 2050 (abril 2022)

**14. As projeções efetuadas pela CTI com base no estudo da ICAO aparentam sobrestimar o crescimento do tráfego de passageiros.** O “Cenário Forte” da CTI utilizou como base as projeções de tráfego da ICAO até 2048, nomeadamente o cenário “Alto”, apresentando uma taxa de crescimento de RPK (*Revenue Passenger Kilometer*) de 3,20% (após ajustes mencionados na Figura 1). No entanto, a utilização da taxa de crescimento de RPK, em vez do volume total de passageiros, tem subjacente o crescimento do *long-haul* no tráfego de passageiros (Figura 4), o que tende a sobrestimar significativamente o crescimento do RPK em relação ao crescimento do volume de passageiros.

**Figura 4: Fórmula de cálculo do RPK (*Revenue Passenger Kilometer*)**

$$RPK = \text{número de "revenue passengers"}(\#) * \text{distância voada (km)}$$

**15. Ainda que não consideradas para as projeções de tráfego da CTI, as restantes taxas de crescimento do tráfego apresentadas por outras organizações internacionais (nomeadamente, IATA, Airbus e Boeing) têm algumas limitações, que resultam em números superiores aos plausíveis.**

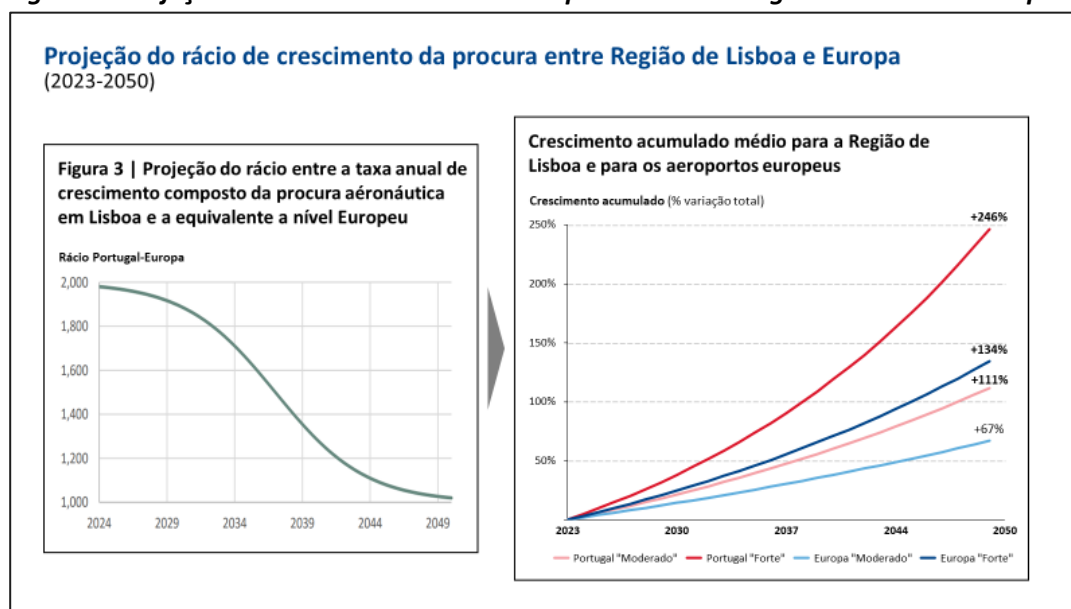
- **Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA):** A CTI apresenta uma taxa de crescimento do tráfego de passageiros da IATA de 3,13%. No entanto, um novo estudo foi apresentado pela IATA<sup>7</sup>, em dezembro de 2023 (possivelmente após publicação do Relatório Ambiental Preliminar pela CTI), perspetivando uma taxa de crescimento para a Europa inferior à apresentada pela CTI, de 2,2% até 2040 – pelo que a referência da CTI devia ser atualizada;
- **Airbus e Boeing:** São entidades com interesse próprio em apresentar projeções otimistas, visto as aquisições de aeronaves por parte das companhias aéreas estarem dependentes das projeções de tráfego de longo-prazo. Adicionalmente, as projeções apresentadas por estas entidades têm como base taxas de crescimento de RPK, e não do volume de passageiros, com o mesmo risco de sobrestimação explicado anteriormente relativamente ao estudo da ICAO.

<sup>7</sup> IATA, *Global Outlook for Air Transport* (dezembro 2023), página 11, tabela 1.

16. Partindo das projeções para o tráfego aéreo na Europa efetuadas pelas organizações internacionais, a CTI pressupõe que o crescimento do tráfego de passageiros em Portugal se vai manter acima da média europeia até 2050. As previsões de tráfego da CTI utilizam como ponto de partida as projeções de crescimento do tráfego na Europa efetuadas pela Eurocontrol e ICAO (com as limitações mencionadas anteriormente). No entanto, tendo por base o crescimento histórico do tráfego no AHD, a CTI considera um multiplicador que vai decrescendo ao longo do tempo entre 2 e 1, no sentido de se estimar o crescimento do tráfego de passageiros para a Região de Lisboa até 2050, sendo este multiplicador superior a 1,7 ainda em 2034. Isto resulta num crescimento acumulado médio para a Região de Lisboa até 2050 de +111% (“Cenário Moderado”) a +246% (“Cenário Forte”), muito acima das previsões de crescimento acumulado médio dos aeroportos europeus no mesmo período, respetivamente entre +67% e +134% (Figura 5).

- Segundo a CTI, este ajuste tem como base tendências históricas, não tendo, no entanto, em conta os fundamentais explicativos deste rácio, que incluem temas demográficos e económicos, assim como a atratividade da Região de Lisboa como destino turístico. Fundamentalmente, o que explica este rácio histórico, é a liberalização do mercado aéreo, o crescimento das companhias aéreas de baixo custo, e o desenvolvimento significativo do turismo – fatores estes que serão dificilmente repetíveis no médio-prazo;
- Adicionalmente, estranha-se a necessidade da CTI ter utilizado este multiplicador para efetuar as suas previsões de tráfego, uma vez que a Eurocontrol, no próprio estudo utilizado pela CTI, apresenta uma previsão para o crescimento de tráfego aeroportuário em Portugal inferior à média europeia (descrito no ponto seguinte), previsão esta que foi totalmente desconsiderada.

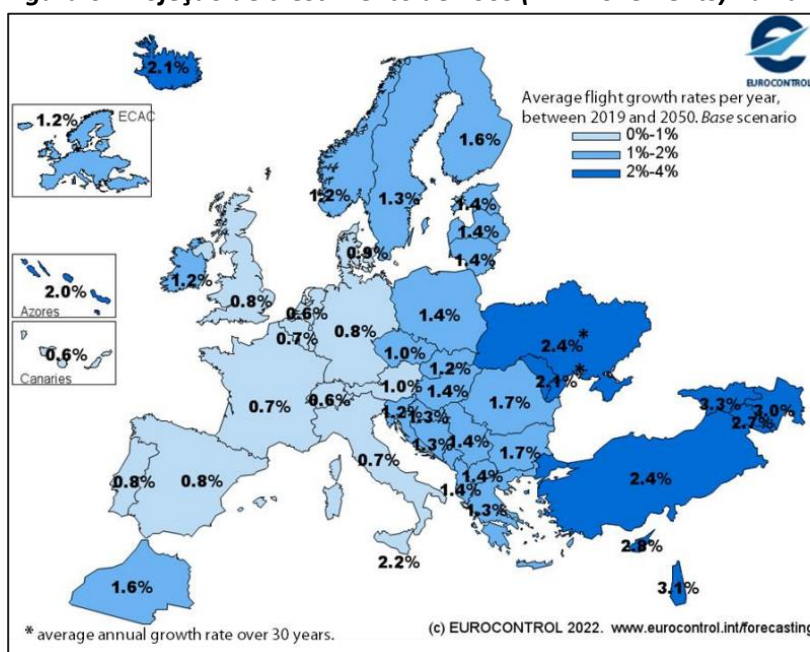
**Figura 5: Projeção do rácio de crescimento da procura entre Região de Lisboa e Europa – CTI**



Fonte: CTI, Anexo 2 do PT1 – Estudos de Procura (dezembro 2023), página 8, figura 3

17. Apesar da abordagem seguida pela CTI de utilização de um multiplicador sobre as previsões europeias de crescimento do tráfego, estão disponíveis projeções de organizações internacionais de referência específicas para Portugal, que apontam para taxas de crescimento anual do tráfego de passageiros entre 0,83% e 1,60%. Em particular, a Eurocontrol, no próprio estudo utilizado pela CTI, projeta o crescimento do tráfego aeroportuário em Portugal como inferior ao da Europa até 2050 – contrariamente ao pressuposto da CTI no seu relatório. Efetivamente, no estudo “Aviation Outlook 2050”, publicado em abril de 2022, a Eurocontrol projeta, no seu cenário “Base”, uma taxa anual de crescimento de voos (IFR Movements) na Europa de 1,18%, face a 0,80% em Portugal (Figura 6) – resultando numa taxa anual de crescimento do volume de passageiros de 0,83%<sup>8</sup> em Portugal (*versus* 1,15% na Europa). Esta projeção contrasta largamente com o pressuposto da CTI de que o crescimento em Portugal continuará a ser superior ao europeu até 2050.

**Figura 6: Projeção de crescimento de voos (IFR Movements) na Europa até 2050 – Eurocontrol**



Fonte: Eurocontrol, Aviation Outlook 2050 (abril 2022), página 7

Por outro lado, um estudo mais recente também desenvolvido pela Eurocontrol<sup>9</sup> e motivado por tendências de tráfego aéreo mais positivas do que o esperado entre a segunda metade de 2022 e o início de 2023, reforça o forte otimismo das projeções de tráfego da CTI, estimando, numa projeção de curto-prazo entre 2023 e 2029, a convergência das taxas de crescimento de voos (IFR Movements) em Portugal para valores bastante inferiores aos projetados pela CTI (Figura 7).

Neste estudo, a Eurocontrol projeta, no cenário “Base”, uma taxa anual de crescimento de voos de 3,7% para Portugal entre 2023 e 2029, que compara com a referência anterior de 0,8% até 2050. Não obstante, esta nova projeção da Eurocontrol está altamente inflacionada pelos efeitos perspetivados no curto-prazo, que dificilmente serão repetíveis no médio e longo-prazo, convergindo rapidamente

<sup>8</sup> Assumiu-se para Portugal a mesma proporção e taxa de crescimento do número de passageiros por voo da Europa.

<sup>9</sup> Eurocontrol, Seven-Year Forecast Update 2023-2029 (outubro 2023)

para uma taxa de crescimento de 1,3% em 2029 – um valor bastante mais alinhado com as projeções de longo-prazo de organizações internacionais e da ANA.

Encontrando-se o mercado aeroportuário em Portugal, e na Região de Lisboa, ainda num estado de menor maturidade face a outros aeroportos na Europa, é natural que as taxas de crescimento do tráfego aéreo sejam mais elevadas no curto-prazo, convergindo gradualmente, no médio e longo-prazo, para as taxas de crescimento anual de tráfego aéreo da Europa – perspetivadas pela Eurocontrol em 1,0% para 2029.

Desta forma, tendo em conta a desaceleração esperada do crescimento do tráfego aeroportuário em Portugal a partir de 2029, é evidente que este estudo não contraria as projeções de tráfego do estudo “Aviation Outlook 2050”, evidenciando pelo contrário, que a extrapolação de projeções de tráfego de curto-prazo para o longo-prazo resultaria numa elevada sobrestimação da procura aeroportuária.

**Figura 7: Projeção de crescimento de voos (IFR Movements) em Portugal até 2029 – Eurocontrol**

IFR Movements (Growth)		2019	2020*	2021	2022	2023	2024*	2025	2026	2027	2028*	2029	AAGR 2023-2029	AAGR RP4 2025-2029
Portugal-Continental	High	.	.	.	.	10.0%	7.0%	5.4%	4.5%	3.5%	2.7%	1.8%	5.0%	3.6%
	Base	3%	-59%	30%	76%	10.0%	5.2%	2.8%	2.9%	2.1%	2.1%	1.3%	3.7%	2.2%
	Low	.	.	.	.	9.5%	3.5%	0.3%	1.0%	0.3%	0.4%	-0.2%	2.1%	0.4%

\* Leap years

Fonte: Eurocontrol, Seven-Year Forecast Update 2023-2029 (outubro 2023), página 7

Por sua vez, a IATA<sup>10</sup>, num estudo de projeção até 2040, prevê uma taxa de crescimento anual do tráfego de passageiros específica para Portugal entre 0,90% (“Cenário Base”) e 1,60% (“Cenário Alto”), igualmente bastante inferior às taxas consideradas pela CTI nas suas projeções para a procura da Região de Lisboa.

**18. De igual forma, as previsões de tráfego elaboradas pela Altitude, empresa independente e reconhecida internacionalmente nesta matéria, pedidas pela ANA em abril de 2023, projetam um crescimento do tráfego de passageiros na Região de Lisboa entre 1,17% e 1,64% até 2050.** Este estudo, realizado de forma recorrente para informar a atividade da ANA, data de abril de 2023, e projetou entre 46 e 52 milhões de passageiros na Região de Lisboa no ano de 2050. A abordagem seguida pela Altitude tem por base as melhores práticas reconhecidas para projeções de tráfego de longo-prazo, partindo de um modelo econométrico que permite avaliar a evolução de variáveis económicas e demográficas, bem como efeitos de competitividade e tendências futuras do setor.

**19. Estudos anteriores realizados especificamente para a Região de Lisboa por outras entidades também posicionam as estimativas da CTI bastante acima daquilo que foi previsto à data para a evolução do tráfego.** O estudo realizado em 2008 para a análise das Alternativas de Localização do Novo Aeroporto de Lisboa na Zona da Ota e na Zona do Campo de Tiro de Alcochete previa valores de 36 milhões de passageiros na Região de Lisboa para 2040 e de 43 milhões para 2050. Por sua vez, um

<sup>10</sup> IATA, Global Outlook for Air Transport (setembro 2023).



estudo mais recente, efetuado em 2016 pela consultora Roland Berger para a ANAC, projetava 50 milhões de passageiros na Região de Lisboa em 2050.

**20. Consequentemente, as referências, ajustes e majorações do crescimento do tráfego considerados pela CTI resultam em projeções de procura bastante otimistas, face a diversos estudos realizados para Portugal e para a Região de Lisboa por entidades altamente credenciadas (Figura 8).** As estimativas da CTI adiantam taxas de crescimento anual do tráfego de passageiros na Região de Lisboa até 2050 entre 2,81% (“Cenário Moderado”) e 4,71% (“Cenário Forte”), apontando para um tráfego em 2050 entre 66 e 108 milhões de passageiros. Pelo contrário, as referências da Eurocontrol, IATA e Altitude para o crescimento anual do tráfego de passageiros situam-se entre 0,83% e 1,64%, encontrando-se relativamente alinhadas entre si, e apontando para um tráfego em 2050 entre 40 e 52 milhões de passageiros. Importa notar que todos os estudos referenciados têm carácter comparável por serem recentes, datados entre abril de 2022 e setembro de 2023.

**Figura 8: Comparação de projeções tráfego de passageiros em Portugal e na Região de Lisboa**

				Projeção (milhares de passageiros)		
Cenário	Data do estudo	Período	CAGR	2030	2040	2050
<b>CTI – Região de Lisboa</b>						
Moderado	Dez 2023	2023-2050	2,81%	39.807	52.240	65.916
Central	Dez 2023	2023-2050	3,77%	44.017	63.810	84.700
Forte	Dez 2023	2023-2050	4,71%	48.054	77.164	108.074
<b>Eurocontrol – Portugal</b>						
Base	Abr 2022	2019-2050	0,83%	34.155	37.083	40.263
<b>IATA – Portugal</b>						
Base	Set 2023	2019-2040	0,90%	34.432	37.659	41.189
Alto	Set 2023	2019-2040	1,60%	37.152	43.543	51.034
<b>Altitude – Região de Lisboa</b>						
Baixo	Abr 2023	2023-2050	1,17%	38.235	42.339	46.107
Base	Abr 2023	2023-2050	1,42%	38.988	44.477	49.316
Alto	Abr 2023	2023-2050	1,64%	39.698	46.426	52.189

Fonte: CTI, PT1 – Estudos de Procura; Eurocontrol, Aviation Outlook 2050 (abril 2022); IATA, Global Outlook for Air Transport (setembro 2023); Altitude, “Estudo de projeção de tráfego para ANA” (abril 2023)

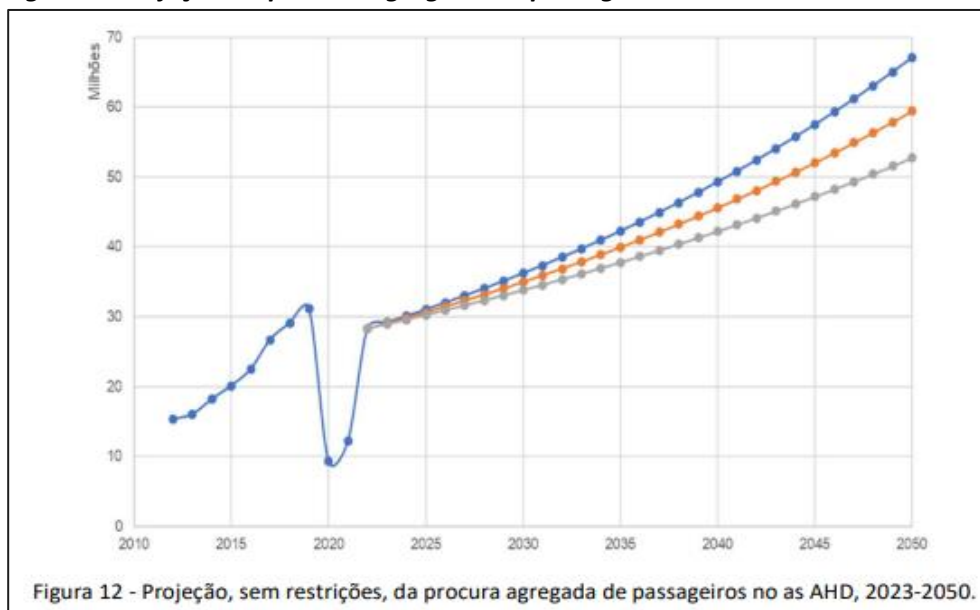
**21. Inclusivamente, no relatório da Fase I – Reconhecimento e Triagem, em abril 2023, a própria CTI projetou um tráfego de passageiros no AHD entre 52 milhões e 67 milhões para 2050, uma estimativa bastante menos otimista do que a apresentada no Relatório Ambiental Preliminar.** No relatório da primeira fase da AAE, concluído apenas 8 meses antes do Relatório Ambiental Preliminar, a CTI apresentou uma projeção para a procura agregada no AHD entre 52 e 67 milhões de passageiros para 2050 (Figura 9), tendo nessa altura referido que “esta projeção encontra-se em linha com os valores adiantados até agora em diferentes estudos de tráfego para o AHD”<sup>11</sup>. Embora já nessa altura as projeções efetuadas pela CTI fossem mais otimistas que as projeções das organizações internacionais

<sup>11</sup> CTI, Relatório da Fase I – Reconhecimento e Triagem (abril 2023), página 17.



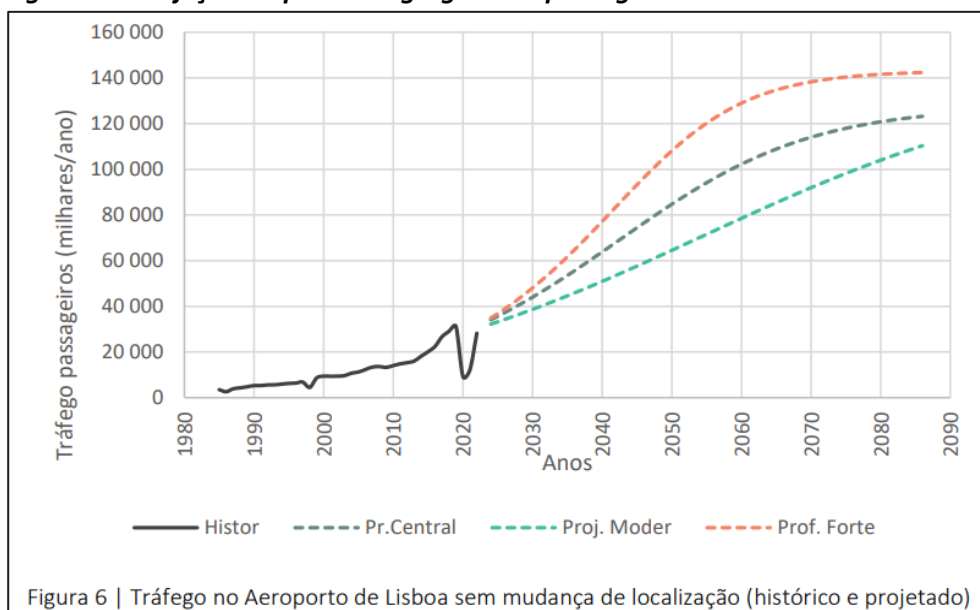
credenciadas referidas anteriormente (e.g., Eurocontrol e IATA para Portugal), estas diferenças foram exacerbadas entre 27% e 61%, no Relatório Ambiental Preliminar, em dezembro de 2023, no qual foi projetado um tráfego de passageiros entre 66 e 108 milhões de passageiros para 2050 (Figura 10). Ou seja, o cenário mais conservador apresentado pela CTI em dezembro de 2023 corresponde, praticamente, ao cenário mais otimista projetado apenas 8 meses antes, em abril do mesmo ano – resultando em diferenças significativas nas duas projeções de tráfego da CTI.

**Figura 9: Projeção da procura agregada de passageiros no AHD no Relatório da Fase I**



Fonte: CTI, Relatório da Fase I – Reconhecimento e Triagem (abril 2023), página 17, figura 12

**Figura 10: Projeção da procura agregada de passageiros no AHD no Relatório Ambiental Preliminar**



Fonte: CTI, Anexo 2 do PT1 – Estudos de Procura (dezembro 2023), página 12, figura 6

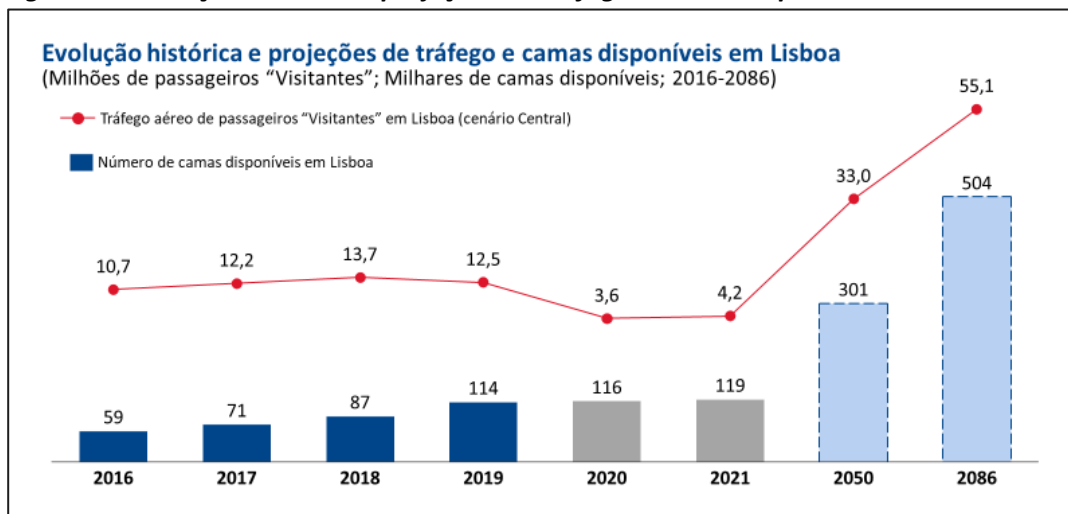
### II.3. Condicionantes à procura por segmento de passageiros

A CTI não teve devidamente em conta um conjunto de riscos e condicionantes importantes aos vários segmentos de tráfego de passageiros, nomeadamente: as limitações de Lisboa enquanto destino turístico, os desafios ao desenvolvimento do *hub* de Lisboa, a introdução da Linha de Alta Velocidade (LAV) e o desenvolvimento das companhias de baixo custo (LCC).

22. As projeções de tráfego da CTI não tiveram em consideração nem a natural saturação da capacidade das infraestruturas turísticas da cidade de Lisboa, nem a existência do efeito do “ciclo de vida” ao nível da sua atratividade enquanto destino turístico, com potencial impacto sobre o segmento de passageiros “Visitantes”.

- **Capacidade turística de Lisboa:** As projeções de procura da CTI, face ao crescimento esperado do número de camas, implicam que Lisboa convirja rapidamente para um estado de saturação da sua capacidade turística. A título de exemplo, o “Cenário Central” da CTI em que se prevê 33 milhões de passageiros “Visitantes” até 2050, implicaria um aumento proporcional de 187 mil camas face a 2019<sup>12</sup> – mais de duas vezes o número de camas existentes na cidade de Lisboa à data (Figura 11). Extrapolando o mesmo exercício até 2086, este implicaria 390 mil de camas adicionais. Estes números contrastam em grande medida com a evolução histórica do número de camas, que aumentou em aproximadamente 250 mil nos últimos 30 anos em todo o país<sup>13</sup> (e não apenas em Lisboa). Para além disto, o Alojamento Local, principal potenciador do crescimento recente do número de camas em Lisboa, tem sido objeto de fortes restrições, constituindo uma importante limitação ao crescimento do número de camas;

**Figura 11: Evolução histórica e projeções de tráfego e camas disponíveis em Lisboa**



Fonte: CTI, Anexo 2 do PT1 – Estudos de Procura (dezembro 2023), página 20, figura 8, página 30 [Excel anexo]; Pordata, Tráfego de passageiros nos aeroportos (novembro 2023); Associação de Turismo de Lisboa, Capacidade de Alojamento (abril 2022)

<sup>12</sup> Considerou-se o número de camas pré-pandemia no sentido de eliminar o efeito da mesma sobre a oferta disponível.

<sup>13</sup> Pordata, Capacidade dos alojamentos turísticos (setembro 2023).

Por outro lado, no sentido de se avaliar o eventual estado de saturação da cidade de Lisboa, foi sugerida pela CTI uma comparação dos rácios turistas-residentes com outras cidades europeias. No entanto, este tipo de exercício comparativo não aparenta constituir uma forte justificação para a viabilidade e a sustentabilidade dos níveis de tráfego aeroportuário projetados pela CTI para a Região de Lisboa. Isto porque, desde logo, este rácio está diretamente associado a uma determinada oferta de infraestruturas e serviços (e.g., alojamento, acessibilidades, lazer), que poderão estar mais ou menos desenvolvidas na proximidade geográfica dos centros de atração turística, pelo que a sua utilização pode resultar numa comparação enviesada. Em particular, a comparação realizada pela CTI<sup>14</sup> entre Lisboa e as cidades de Riquejaviue e Florença parece desadequada, uma vez que estas constituem casos extremos, por se tratar de uma cidade pouco populosa e de um caso específico de ultra turismo na Europa, respetivamente. Um grupo de teste comparativo mais adequado deveria incluir cidades capitais no sul da Europa, de natureza semelhante à de Lisboa.

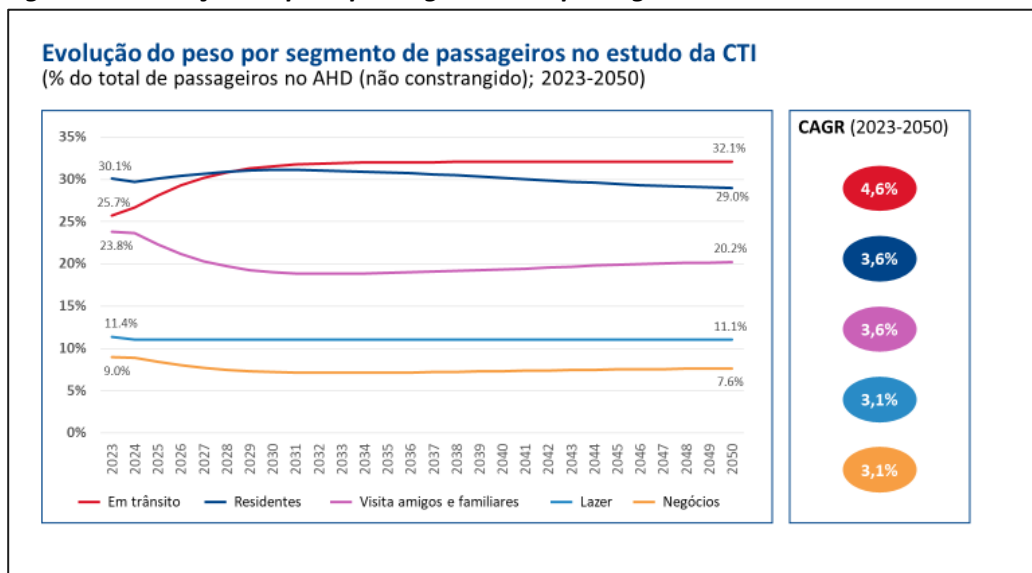
- **Atratividade enquanto destino turístico:** Para além disso, as projeções de tráfego aeroportuário adiantadas pela CTI não consideraram efeitos do “ciclo de vida” da cidade de Lisboa enquanto destino turístico. A tendência natural é que as cidades apresentem um ciclo de atratividade enquanto destinos turísticos, podendo apresentar maiores picos de atividade num determinado momento (i.e., elevadas taxas de crescimento anual de tráfego). No entanto, é comum que este crescimento estabilize à medida que o destino turístico desenvolve maior maturidade. A título de exemplo, cidades como Barcelona ou Dubrovnik, que demonstraram no passado grandes taxas de crescimento do turismo, estão hoje numa situação de relativa estagnação. Este efeito deveria ter sido considerado pela CTI nas suas projeções de tráfego aéreo que, pelo contrário, se revelam bastante otimistas por assumir que a tendência histórica de evolução do tráfego aéreo na Região de Lisboa ao longo da última década se prolongará no curto e médio-prazo.

**23. A CTI estima que o segmento de maior crescimento seja o de passageiros “em trânsito”, representando 32,1% dos passageiros totais em 2050 vs. 25,7% atualmente (Figura 12), apesar de existirem fortes riscos que condicionam esta estimativa, no curto, no médio e no longo-prazo. O crescimento deste segmento não considera algumas condicionantes ao desenvolvimento do *hub* aeroportuário na Região de Lisboa, tais como a incerteza sobre o futuro da TAP ou a concorrência de outros importantes *hubs* europeus.**

---

<sup>14</sup> Notícia Observador, “Aeroporto de Lisboa, 2086 (e não 2050) – uma resposta ao comentário do Dr. António Coutinho” (25 de janeiro 2024).

**Figura 12: Evolução do peso por segmento de passageiros no estudo da CTI**

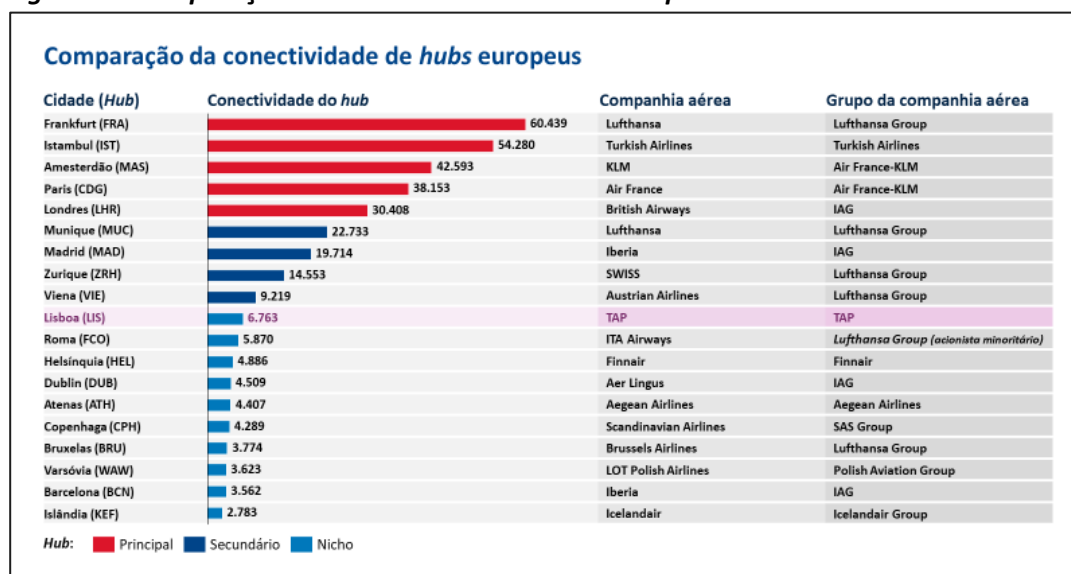


Fonte: Análises ANA com base em informação da CTI, Anexo 2 do PT1 – Estudos de Procura (dezembro 2023), página 30 [Excel anexo]

- **Futuro da TAP:** Por um lado, a ausência de clareza à data sobre a estratégia de desenvolvimento da TAP e a respetiva capacidade para atrair novos fluxos de transferência no curto e médio-prazo, nomeadamente num contexto de privatização em que vários dos potenciais interessados (i.e., IAG, Lufthansa Group e Air France-KLM) têm importantes *hubs* próximos de Lisboa, levantam claras incertezas sobre o crescimento do tráfego “em trânsito”;
- **Concorrência de outros *hubs*:** Por outro lado, a concorrência de grandes *hubs* europeus também deve ser considerada como um importante condicionante ao desenvolvimento do *hub* da Região de Lisboa. Em particular, seria crucial avaliar o potencial impacto financeiro de cada OE sobre as futuras taxas aeroportuárias do *hub* da Região de Lisboa, no sentido de entender o respetivo impacto futuro na sua competitividade;
- **Desenvolvimentos tecnológicos:** Adicionalmente, nos últimos anos Lisboa beneficiou do maior alcance e eficiência de alguns modelos de aeronaves, como o Airbus A321LR neo, para obter uma importante vantagem competitiva nas ligações com o nordeste do Brasil ou com a costa este dos Estados Unidos. No entanto, a introdução de novas versões *extra long range*, como o Airbus A321XLR (já em 2024), poderá eliminar esta vantagem da Região de Lisboa, capacitando outros *hubs* importantes como Amesterdão, Londres, Paris ou Madrid para desenvolverem estas rotas com o mesmo nível de eficiência.

24. A existência de um *hub* internacional não se determina, estando dependente de um conjunto de fatores críticos de sucesso para viabilizar o seu crescimento – tendo a CTI extrapolado as projeções de tráfego aeroportuário para a Região de Lisboa com base na ambição de um *hub* intercontinental. Conforme evidenciado pela avaliação de conectividade<sup>15</sup> desenvolvida pelo Airports International Council (ACI) (Figura 13), o *hub* de Lisboa apresenta um reduzido grau de maturidade face a outros *hubs* europeus.

**Figura 13: Comparação da conectividade de hubs europeus**



Fonte: ACI, Airport Industry Connectivity Report 2023, páginas 24 e 25

A evolução para um grande *hub* intercontinental, ainda que exista vontade política, implica vários estágios de evolução. Em particular, analisando o perfil dos principais *hubs* europeus, verifica-se a existência de um conjunto de fatores críticos de sucesso, transversais a estes *hubs*:

- **Posicionamento geoestratégico**, que permita operar múltiplas rotas com ganhos de eficiência significativos face a outras localizações;
- **Existência de companhias aéreas com frotas de elevada dimensão**, que permita garantir um elevado número de conexões nas rotas operadas;
- **Integração em áreas metropolitanas de elevada dimensão**, com infraestruturas que permitam acomodar fluxos de passageiros.

Considerando a situação de Lisboa, tornam-se claras as limitações do *hub* de nicho atual e os riscos de evolução para um grande *hub* internacional:

- O posicionamento geográfico de Portugal possibilita um papel importante na ligação à América do Sul e a África, blocos económicos com um elevado potencial por explorar, no entanto apresenta fortes limitações face ao Oriente e América do Norte – tendo em conta a concorrência e maior proximidade de outros grandes *hubs* europeus (em particular para a Ásia);

<sup>15</sup> A conectividade do *hub* corresponde ao n.º de voos de ligação que podem ser facilitados através do *hub*, com um tempo mínimo e máximo de ligação, e ponderando a qualidade das ligações através do desvio envolvido e dos tempos de ligação.

- A dimensão da TAP, atualmente com 96<sup>16</sup> aeronaves e com uma limitação de crescimento no curto-prazo é um importante risco ao desenvolvimento do *hub* internacional de Lisboa, em particular se compararmos com os outros grandes *hubs* europeus, com grandes frotas das principais companhias aéreas europeias. Por outro lado, o contexto de privatização da TAP, com vários dos potenciais interessados com *hubs* próximos de Lisboa, releva ainda mais este risco;
- A limitação das infraestruturas turísticas atualmente existentes na Região de Lisboa (ponto 22), apresenta-se também como uma limitação natural ao desenvolvimento do *hub*.

Por fim, mesmo existindo ambição política para acelerar os estágios de evolução para um grande *hub* internacional, eventualmente através de investimento público e não numa perspetiva puramente comercial, esta evolução está altamente dependente da capacidade de atrair companhias aéreas para o novo aeroporto, o que reforça a importância de apurar e refletir no Relatório Ambiental Final os contributos das companhias aéreas em relação à sua estratégia de futuro para Portugal.

**25. É expectável que a introdução das Linhas de Alta Velocidade (LAV) que ligarão os traçados Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid reduza a procura aeroportuária na Região de Lisboa, em particular nas ligações “ponto-a-ponto” entre esses destinos.** Constituindo uma alternativa viável, competitiva e sustentável ao transporte aéreo, existe uma forte possibilidade que a introdução de uma Linha de Alta Velocidade (LAV) tenha impacto considerável na procura por voos de curta distância, e consequentemente na evolução do tráfego aéreo na Região de Lisboa. Em particular, os voos “ponto-a-ponto” (i.e., excluindo passageiros “em trânsito”) com ligações ao Porto e a Madrid, que representaram respetivamente 0,8% e 3,5% do tráfego aéreo de passageiros no AHD em 2023, seriam alvo de forte concorrência por parte desta alternativa ferroviária.

Reforçando esta ideia, um número crescente de países na União Europeia tem vindo a propor medidas de restrição de voos de curta distância, no caso de existirem alternativas ferroviárias viáveis. A título de exemplo, em maio de 2023, foi implementada em França uma medida restritiva dos voos de curta distância como parte da “Climate and Resilience Law 2021”<sup>17</sup>, e em Espanha está planeada uma redução do número de voos nas rotas em que as viagens de comboio alternativas demorem menos de 2,5 horas<sup>18</sup>.

No entanto, apesar de se admitir o potencial impacto das LAV, e de ter sido considerado no relatório da CTI que “no Porto admitiu-se a manutenção de apenas 25% dos voos atuais” e que “para o caso das ligações com Madrid (...) se manteriam 75% das ligações atuais”<sup>19</sup>, não é totalmente claro se estas considerações foram refletidas devidamente nas estimativas de projeção de tráfego das diferentes OEs, pelo que solicitamos que este tema seja esclarecido e eventualmente integrado pela CTI no Relatório Ambiental Final.

<sup>16</sup> Notícia Expresso, “TAP vai reunir-se com investidores para financiar compra de novos aviões” (15 de setembro 2023).

<sup>17</sup> Euronews, “It’s official: France bans short-haul domestic flights in favour of train travel” (maio 2023).

<sup>18</sup> CNN Travel, “Europe is trying to ditch planes for trains. Here’s how that’s going” (maio 2023).

<sup>19</sup> CTI, PT1 – Estudos de Procura (dezembro 2023), página 44.

**26. A entrada no mercado nacional e o significativo desenvolvimento das companhias de baixo custo (LCC<sup>20</sup>) foi um dos mais preponderantes fatores de crescimento do tráfego aéreo no AHD, particularmente do segmento de passageiros “ponto-a-ponto”, não sendo, no entanto, previsível que este desenvolvimento continue a ocorrer ao mesmo ritmo do passado.** Grande parte do forte crescimento do tráfego aéreo na Região de Lisboa ao longo da última década foi motivado pelo aumento significativo da quota de mercado das LCC, a qual praticamente duplicou desde 2012, quando estas companhias representavam 11,5% dos movimentos no AHD, para 22,5% em 2019. A aquisição da ANA Aeroportos pela VINCI veio igualmente potenciar este crescimento, tendo sido realizados esforços significativos nesse sentido por parte do Concessionário. No entanto, existe um teto natural à penetração destas companhias aéreas no mercado, pelo que é previsível que as taxas de crescimento registadas no passado tendam a diminuir, condicionando dessa forma as taxas de crescimento futuro do tráfego na Região de Lisboa.

**27. Por fim, importa referir que a informação que a CTI menciona ter sido utilizada como ponto de partida para estimação do peso dos diferentes segmentos de passageiros parece inconsistente com os valores fornecidos pela ANA no contexto dos inquéritos do Perfil de Passageiro.** Em particular, quando analisados os valores obtidos pela CTI para os diferentes segmentos de passageiros, denota-se uma clara sobrestimação do segmento de “Residentes”, e uma subestimação do segmento de “Visitantes”, particularmente em viagens de lazer. De igual forma, também não é conhecida a metodologia da CTI para adaptação das diferentes épocas (Inverno e Verão IATA) ao contexto anual (Figura 14).

**Figura 14: Distribuição por segmento de passageiros CTI versus Perfil do Passageiro ANA**

Distribuição por segmento de passageiros CTI versus Perfil do Passageiro ANA						
Segmento de passageiros	Winter 21_22 (W21_22)	Summer 22 (S22)	Winter 22_23 (W22_23)	S22 + W21_22 (Ponderação <sup>1</sup> )	S22 + W22_23 (Ponderação <sup>1</sup> )	CTI 2022
Inbound/Visitantes	43%	49%	41%	45%	43%	46%
Visita amigos/familiares	20%	15%	14%	18%	14%	16%
Lazer	19%	29%	22%	22%	24%	22%
Negócios	4%	5%	5%	5%	5%	8%
Outbound/Residentes	29%	25%	29%	28%	28%	38%
Em trânsito	28%	26%	30%	27%	29%	26%

Segmento de passageiros	Summer 23 (S23)	Winter 22-23 (W22_23)	S23 + W22_23 (Ponderação <sup>1</sup> )	CTI 2023
Inbound/Visitantes	50%	41%	47%	44%
Visita amigos/familiares	11%	14%	12%	11%
Lazer	36%	22%	32%	24%
Negócios	4%	5%	4%	9%
Outbound/Residentes	27%	29%	27%	31%
Em trânsito	23%	30%	25%	25%

<sup>1</sup>70%/30% para Summer/Winter segundo o tráfego total por época

Fonte: Análises ANA com base em dados da inquirição “Perfil de Passageiro” e em informação da CTI, Anexo 2 do PT1 – Estudos de Procura (dezembro 2023), página 30 [Excel anexo]

<sup>20</sup> Low-cost carriers.



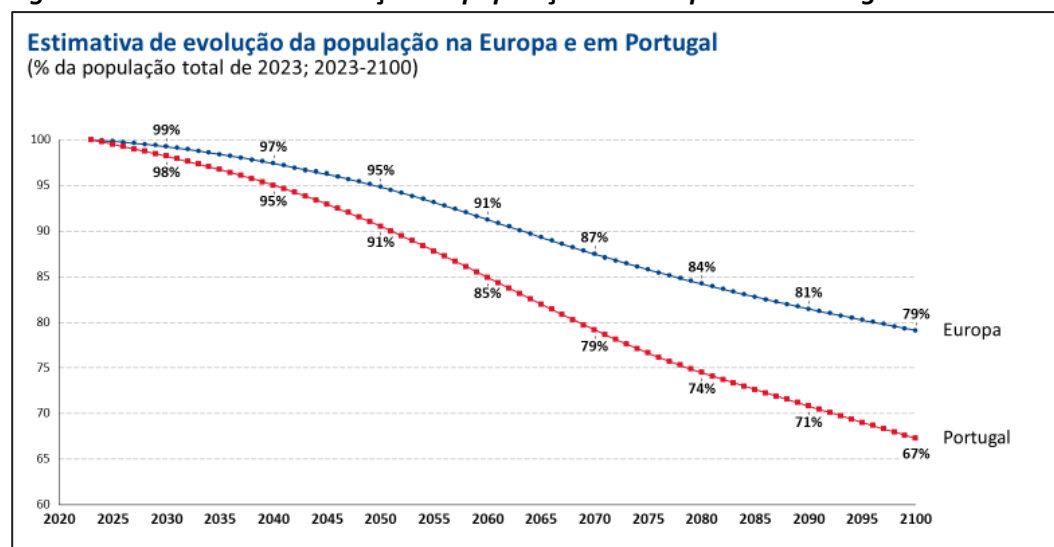
## II.4. Outras macrotendências que podem limitar a procura

As previsões de evolução da demografia e economia, assim como a agenda europeia de sustentabilidade na indústria da aviação, podem implicar importantes condicionantes para as projeções de tráfego aéreo na Região de Lisboa, existindo o risco destes fatores não estarem a ser devidamente considerados devido às correções e majorações efetuadas nas projeções da CTI.

28. As previsões de evolução demográfica e económica na Europa e em Portugal não sustentam as projeções de tráfego aeroportuário do relatório da CTI, em especial, tendo em conta os riscos futuros de decréscimo demográfico da população e o baixo crescimento do PIB nas próximas décadas.

- **Demografia:** As previsões demográficas das Nações Unidas (Figura 15) apontam para uma redução de 5% da população total na Europa até 2050, sendo esta redução ainda superior, de 16%, quando considerada apenas a população ativa, dada a tendência de envelhecimento da população europeia. Dado que se prevê, de acordo com a CTI, que o mercado europeu represente aproximadamente 71% do tráfego de passageiros na Região de Lisboa<sup>21</sup>, seria importante considerar o potencial impacto dos indicadores demográficos na procura de longo-prazo. Adicionalmente, para Portugal, o mesmo estudo prevê uma redução demográfica de 9% da população total e 24% da população ativa até 2050, o que reforça a tendência identificada e o impacto demográfico no tráfego aéreo dos residentes nacionais;

**Figura 15: Estimativa de evolução da população na Europa e em Portugal**



Fonte: Nações Unidas, *World Population Prospects 2022* (julho 2022)

- **Economia:** Em termos económicos, tem vindo a assistir-se a uma estagnação do Produto Interno Bruto (PIB) nos países da União Europeia. As previsões da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE)<sup>22</sup> apontam para uma taxa de crescimento do PIB da Área do Euro entre 1,0% e 1,5% no horizonte de 2025 a 2060. Em Portugal, a mesma fonte prevê que

<sup>21</sup> CTI, PT1 – Estudos de Procura (dezembro 2023), página 44, quadro 22.

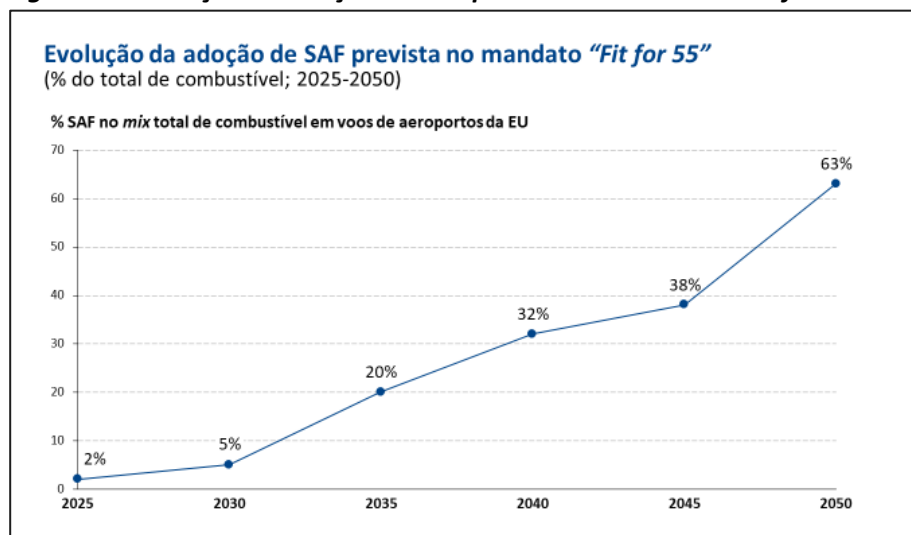
<sup>22</sup> OCDE, Real GDP long-term forecast (2023).

o PIB cresça a uma taxa de 2% em 2025, estabilizando gradualmente numa taxa de crescimento próxima de 1,5% num horizonte até 2060, crescimento este muito inferior ao das estimativas do tráfego aéreo da CTI. A materialização destas tendências implica, portanto, um risco para as projeções de tráfego aeroportuário adiantadas pela CTI.

**29. A agenda europeia de sustentabilidade, em particular a limitação das licenças de emissões de carbono e a adoção gradual de *Sustainable Aviation Fuel* (SAF), poderá impactar significativamente a procura de tráfego aeroportuário na Europa e em Portugal.**

- ***Sustainable Aviation Fuel* (SAF):** Um dos mais iminentes caminhos para a descarbonização do setor da aviação está relacionado com a transição para SAF. O mandato *Fit for 55* prevê um objetivo ambicioso de alcançar um peso de 63% de SAF no total de combustível utilizado em voos procedentes da Europa em 2050 (Figura 16). Esta crescente adoção de SAF, aliada ao preço mais elevado deste tipo de combustível quando comparado com o *jet fuel* tradicional (entre 2,2 e 3,9 vezes superior no período 2020-23<sup>23</sup>), poderá resultar num efeito negativo sobre a procura, que aparentemente não foi devidamente considerado pela CTI. Isto porque, representando os custos com combustível tipicamente cerca de 30-35% dos custos operacionais das companhias aéreas, um cenário de imposição da adoção de SAF implicaria muito provavelmente um aumento generalizado dos preços das passagens aéreas, que se refletiria numa redução da procura – visto ser reconhecido que a procura por tráfego aéreo é bastante elástica a variações de preço, como apontado por estudos detalhados da IATA<sup>24</sup>, em particular na Europa, devido à existência, em maior número, de alternativas ao transporte aéreo, tais como as infraestruturas ferroviárias;

**Figura 16: Evolução da adoção de SAF prevista no mandato “Fit for 55”**



Fonte: European Union Aviation Safety Agency (EASA), *European Aviation Environmental Report 2022* (setembro 2022), página 76, figura 4.4

<sup>23</sup> IATA, *Global Outlook for Air Transport* (dezembro 2023); IATA, *Chart of the Week* (setembro 2023).

<sup>24</sup> IATA, *Estimating Air Travel Demand Elasticities* (dezembro 2007).

- **Licenças de emissões de carbono:** No âmbito do mandato *Fit for 55*, o sistema de comércio de emissões de carbono da União Europeia – *Emissions Trading System* (ETS) – foi revisto no sentido de reduzir o limite de emissões por setor económico e eliminar, gradualmente, as licenças de emissões de carbono gratuitas afetas ao setor da aviação. Esta medida terá um impacto direto nos custos das companhias aéreas, podendo resultar num efeito negativo sobre a procura. De facto, um preço mais elevado destas licenças poderá refletir-se num aumento generalizado do preço das passagens aéreas, o que, face à elevada elasticidade mencionada anteriormente, poderá ter um impacto negativo na procura de tráfego aéreo na Europa;
- **Objetivos de neutralidade carbónica:** Da mesma forma que a União Europeia (UE) tem como objetivo alcançar a neutralidade carbónica até 2050, Portugal tem metas de redução das emissões de gases com efeitos de estufa e objetivos de alcance da neutralidade até 2050, definidas no Roteiro para a Neutralidade Carbónica e no Plano Nacional de Energia e Clima 2020-2030. Nos cenários de referência de tráfego utilizados pela ANA até 2050, e aplicando o efeito das várias medidas de redução – e.g., utilização de SAF, eficiência dos motores, melhoria nas operações – prevê-se, para a região aeroportuária de Lisboa, uma estimativa de redução de emissões de cerca de 60% *versus* 2019<sup>25</sup>, alinhada com as projeções da Eurocontrol, que estima reduções entre 55% e 75% *versus* 2019<sup>26</sup>. Já os cenários de tráfego aéreo apresentados pela CTI, aplicando as mesmas medidas de redução e a mesma metodologia utilizada pela ANA, resultam em tendências de redução das emissões entre 25% e 40% no mesmo horizonte temporal, encontrando-se assim desalinhados com a estratégia da UE e de Portugal. Isto, por sua vez, pode levar a futuras limitações do crescimento do tráfego aeroportuário em Portugal, no sentido de impor o cumprimento das metas definidas.

A agenda europeia de sustentabilidade constitui, portanto, um forte risco à concretização da procura aeroportuária tal como contemplada nas projeções de tráfego para a Região de Lisboa efetuadas pela CTI.

<sup>25</sup> Comparação com 2019 (ano mais crítico em termos de emissões) em detrimento de 2005 (ano de referência para a redução da UE e Portugal).

<sup>26</sup> Eurocontrol, Aviation Outlook 2050 (abril 2022), páginas 12 e 13.

## II.5. Implicações das projeções de tráfego e soluções de capacidade aeroportuária

As projeções excessivamente otimistas apresentadas no estudo da CTI tiveram implicações diretas na análise e inviabilização de algumas OEs por limitações de capacidade aeroportuária, inferidas erradamente pela CTI, existindo fortes riscos de que as projeções não se venham a confirmar e de que se possa desenvolver uma solução futura com elevada sobrecapacidade.

**30. Os pressupostos adotados no relatório da CTI resultam em projeções de tráfego aeroportuário na Região de Lisboa bastante otimistas, com estimativas de procura 2 a 3,5 vezes superiores em 2050 face aos valores atuais – com implicações relevantes em caso de não concretização destas projeções.** As projeções da CTI apontam para aumentos do tráfego aeroportuário na região de Lisboa muito significativos, com 66 a 108 milhões de passageiros em 2050 e 111 a 142 milhões de passageiros em 2086 (Figura 17). Estas projeções, tendo servido como base para a decisão sobre o aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa podem, em caso de efetiva sobrestimação dos níveis de procura, resultar, por um lado, na exclusão de OEs por limitações de capacidade aeroportuária, inferidas erradamente pela CTI e, por outro lado, na criação de uma solução futura com elevada sobrecapacidade.

**Figura 17: Taxas, fatores de crescimento e projeções de tráfego da CTI para 2050 e 2086**

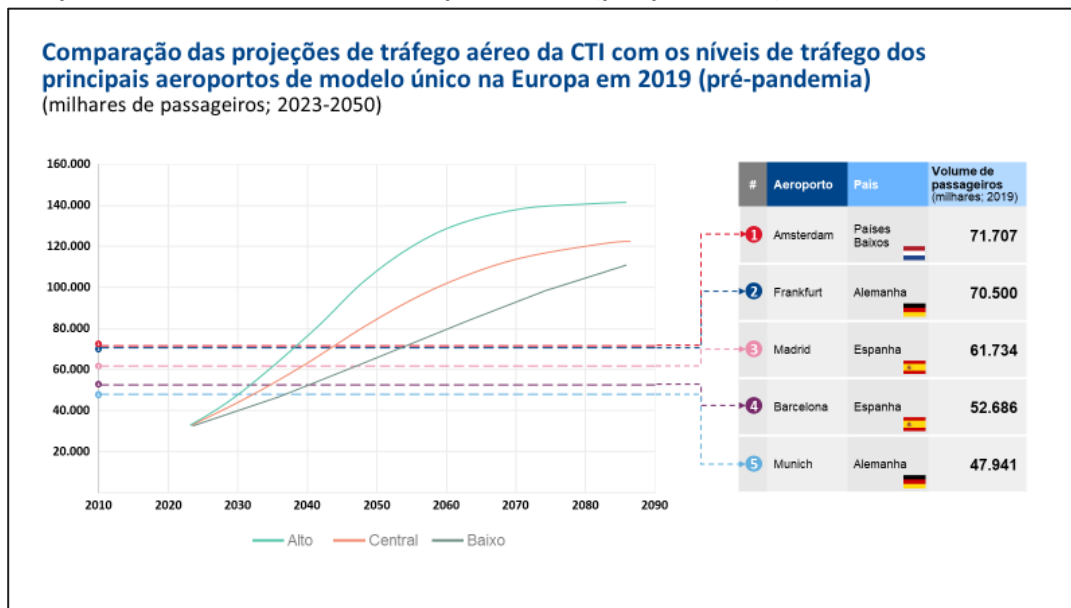
Taxas, fatores de crescimento e projeções de tráfego da CTI para 2050 e 2086			
Cenário	Cenário Moderado	Cenário Central	Cenário Forte
Taxa anual de crescimento composto até 2050 (% CAGR)	2,81%	3,77%	4,71%
Fator de crescimento 2023-2050	2,113	2,715	3,464
Tráfego projetado para 2050 (milhares de passageiros)	65.916	84.700	108.074
Tráfego projetado para 2086 (milhares de passageiros)	111.318	123.184	142.365

Fonte: CTI, Anexo 2 do PT1 – Estudos de Procura (dezembro 2022), página 11, tabela 4

**31. As projeções de tráfego aéreo da CTI resultam, até 2044 (“Cenário Central”), numa procura aeroportuária na Região de Lisboa superior aos níveis atuais de tráfego dos principais aeroportos de modelo único na Europa (Figura 18).** O “Cenário Central” considerado pela CTI, em que se prevê um tráfego aéreo de 84,7 milhões de passageiros em 2050 e 123,2 milhões de passageiros em 2086, posicionaria o tráfego aeroportuário da Região de Lisboa bastante acima dos níveis atuais de tráfego dos principais aeroportos de modelo único na Europa. Em particular, no “Cenário Central”, o tráfego aeroportuário da Região de Lisboa ultrapassaria o tráfego atual do Aeroporto de Madrid em 2039, do Aeroporto de Frankfurt em 2043 e do Aeroporto de Amesterdão em 2044, sendo estes atualmente os

três maiores aeroportos de modelo único na Europa, e *hubs* intercontinentais, presentes em grandes áreas metropolitanas e a base de grandes companhias aéreas europeias (i.e., Iberia, Lufthansa e KLM).

**Figura 18: Comparação das projeções de tráfego aéreo da CTI com os níveis de tráfego dos principais aeroportos de modelo único na Europa em 2019 (pré-pandemia)**



Fonte: Análise ANA com base em informação da CTI, Relatório Ambiental Preliminar, página 318, quadro 34

Desta forma, levantam-se dúvidas significativas quanto à razoabilidade das projeções de tráfego aéreo elaboradas pela CTI, impondo-se um risco material à análise conduzida, visto o estudo da procura ter constituído um elemento fulcral para todas os estudos subsequentes, nomeadamente para a inviabilização de algumas OEs e para a análise económico-financeira efetuada.

**32. De igual forma, as projeções de tráfego da CTI implicariam um aumento implícito da quota de mercado do aeroporto de Lisboa no total de procura europeia entre 27% e 48% até 2050.** Quando analisada a evolução da quota de mercado implícita do tráfego aeroportuário da Região de Lisboa na globalidade do tráfego europeu, as projeções de tráfego elaboradas pela CTI aparentam ser bastante otimistas (Figura 19). Efetivamente, no “Cenário Moderado”, em que é estimado um tráfego na Região de Lisboa de cerca de 65,9 milhões de passageiros em 2050, prevê-se um aumento da quota de mercado aeroportuária europeia de Lisboa de 2,36% para 3,00% (i.e., um crescimento de 27%), enquanto no “Cenário Forte”, a quota de mercado de Lisboa aumentaria para 3,50% (i.e., um crescimento de 48%).

Esta conclusão contrasta em grande medida com as indicações apresentadas no estudo da Eurocontrol, que apontam para uma redução da quota de mercado do aeroporto de Lisboa para 2,14% até 2050, possivelmente pelo seu modelo de previsão de procura aeroportuária se basear em fatores fundamentais, tais como a evolução da demografia, o PIB e outras condicionantes da procura (e.g., emissões de CO2) acima mencionadas.

**Figura 19: Evolução da quota de mercado do aeroporto de Lisboa no total de procura europeia**

Evolução da quota de mercado do aeroporto de Lisboa no total de procura europeia (milhares de passageiros; % de quota de mercado; 2019-2050)					
Cenário	CAGR	Volume de passageiros (milhares pax)		Quota de mercado (% do total)	
		2019	2050	2019	2050
<b>CTI – Cenário Moderado</b>					
Europa	1,91%	1.320.000	2.200.025	n.a.	n.a.
Portugal	2,81%	31.200*	65.916	2,36%	3,00%
<b>CTI – Cenário Forte</b>					
Europa	3,20%	1.320.000	3.089.767	n.a.	n.a.
Portugal	4,71%	31.200*	108.074	2,36%	3,50%
<b>Eurocontrol – Cenário base</b>					
Europa	1,15%	1.320.000	1.880.000	n.a.	n.a.
Portugal	0,83%	31.200	40.263	2,36%	2,14%

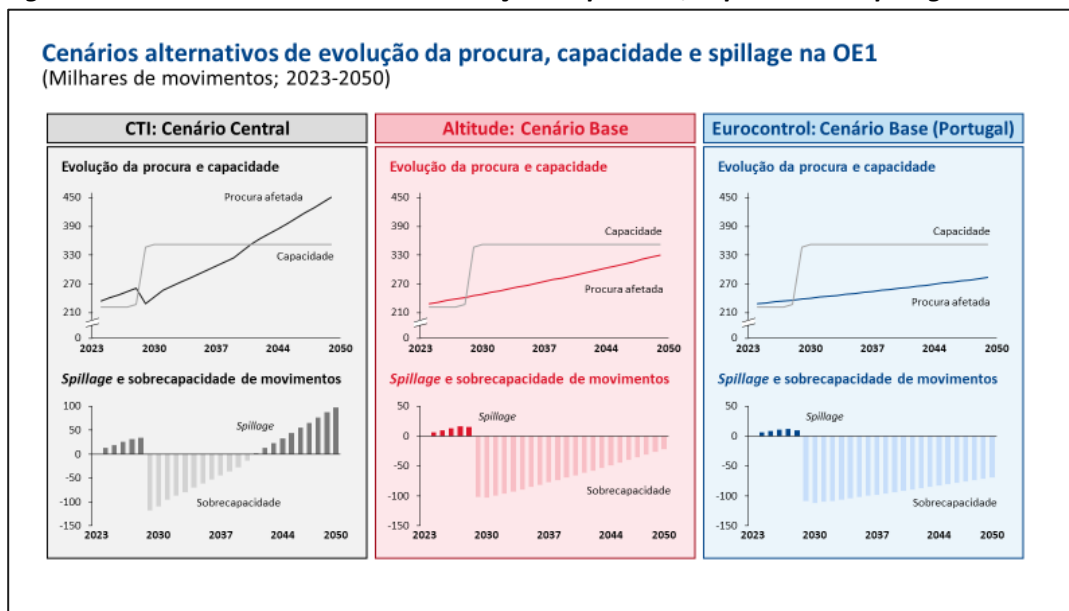
\* A CTI admitiu para 2023 (ano base) um tráfego em Lisboa idêntico ao do ano 2019

Fonte: Análises ANA com base em informação da CTI, PT1 – Estudos de Procura; Eurocontrol, Aviation Outlook 2050 (abril 2022)

**33. O tráfego projetado pela CTI resulta na exclusão das OE1 e OE2 face aos limites de capacidade considerados, no entanto, com projeções mais conservadoras, estes limites de capacidade poderiam ser estendidos consideravelmente.** Tendo em conta as projeções de tráfego aeroportuário desenvolvidas pela CTI, os limites de capacidade das OE1 e OE2 são atingidos em 2041 e 2047 (Figura 20), respetivamente, o que as exclui automaticamente como soluções viáveis, de acordo com os critérios da CTI.

Ora, considerando projeções de tráfego que parecem mais realistas (tais como as projeções elaboradas pela empresa Altitude para a ANA, anteriormente à publicação do relatório da CTI, ou as da Eurocontrol), esta conclusão seria consideravelmente distinta. A título de exemplo, a capacidade da OE1 (AHD+MTJ), tal como assumida pela CTI, com uma limitação imposta (i.e., 38 mov/h no AHD e 24 mov/h no Montijo), não seria esgotada antes de 2050. Na verdade, se projetadas as taxas de crescimento dos estudos da Altitude ou da Eurocontrol (nos respetivos cenários “Base”), verificar-se-ia que o limite de capacidade da OE1 só seria atingido em 2055 e 2077, respetivamente, prolongando substancialmente a vida útil desta OE face à considerada pela CTI.

**Figura 20: Cenários alternativos de evolução da procura, capacidade e spillage na OE1**



Fonte: Análises ANA com base em informação da CTI, PT1 – Estudos de Procura [Excel anexo]; Eurocontrol, Aviation Outlook 2050 (abril 2022); Altitude, “Estudo de projeção de tráfego para ANA” (abril 2023)

**34. Para além disso, o estudo da CTI não considera a opção AHD+MTJ original apresentada pela ANA, com um total de 72 movimentos por hora, apesar de previsto o seu estudo na RCM 89/2022.** Tendo em conta a importância da relação capacidade-tráfego para a tomada de decisão sobre a solução futura de capacidade aeroportuária para a Região de Lisboa, a consideração de uma OE para a opção AHD+MTJ com a capacidade inicialmente prevista no acordo de 2019 entre a ANA e o Estado, teria sido fundamental, pois permitiria aumentar o limite de capacidade desta OE.

Ainda que se considerasse, por motivos de restrições de ruído, que o AHD não poderia suportar a capacidade inicialmente prevista de 48 movimentos por hora, uma revisão da DIA no Montijo permitiria viabilizar o aumento de capacidade no aeroporto complementar e garantir os 72 movimentos por hora previstos para o sistema aeroportuário dual. Isto porque a capacidade de 24 movimentos por hora adiantada para o aeroporto do Montijo foi equacionada em função a capacidade prevista em paralelo para o AHD (48 movimentos por hora), sem prejuízo, no entanto, que exista uma repartição alternativa das capacidades entre as duas infraestruturas. A título de exemplo, uma distribuição de 42 movimentos no AHD e 30 movimentos no Montijo seria viável mediante adaptações relativamente simples e respeitando as usuais condicionantes ambientais, apesar de sujeita a uma avaliação complementar de impacto ambiental.

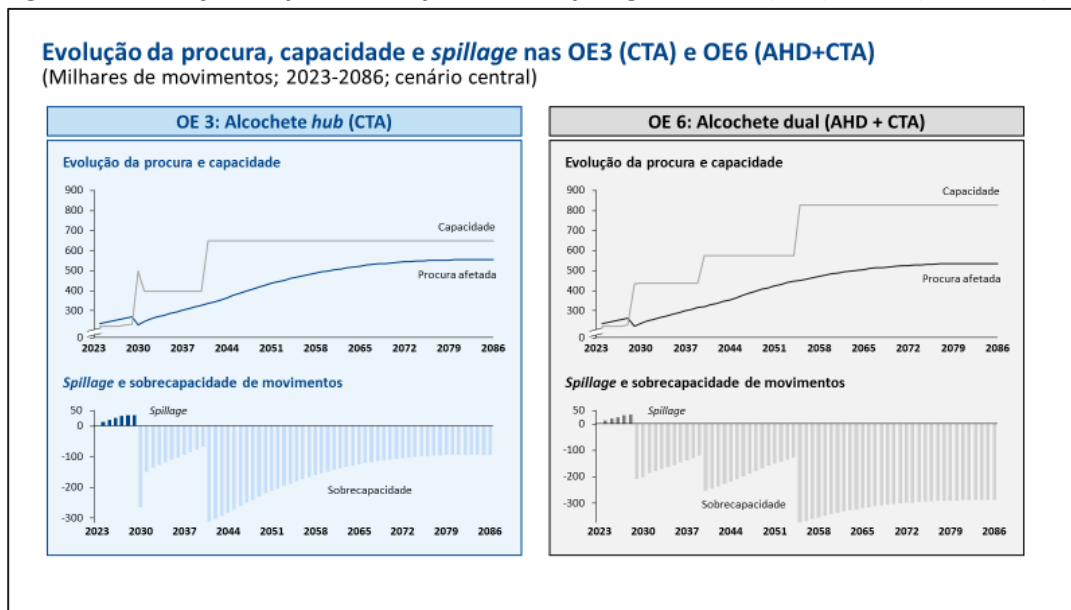
**35. As restantes OEs (OE3 a OE8) podem resultar numa solução de infraestrutura aeroportuária com elevada sobrecapacidade (Figura 21).** Em particular, se tivermos em conta o aparente otimismo das projeções de tráfego da CTI (tal como exposto anteriormente), este efeito de sobrecapacidade será ainda mais acentuado caso se venham a verificar curvas de procura mais moderadas.



De ressaltar que esta sobre capacidade resultaria em:

- Sobreinvestimento na infraestrutura aeroportuária, o que implicaria maior reequilíbrio económico e financeiro do Contrato de Concessão, e no limite contribuição pública;
- Maiores custos fixos, independentemente do volume de tráfego;
- Prazos de execução tendencialmente mais alargados.

**Figura 21: Evolução da procura, capacidade e spillage nas OE3 (CTA) e OE6 (AHD+CTA)**



Fonte: Análises ANA com base em informação da CTI, PT1 – Estudos de Procura [Excel anexo]

Para efeitos da análise, ilustra-se unicamente as OE3 e OE6, tendo em conta o comportamento semelhante de todas as restantes OEs em *greenfield*, tanto ao nível da procura, como da capacidade aeroportuária.

**36. Em suma, face ao exposto, recomendamos que seja realizada uma análise de sensibilidade às estimativas de procura aeroportuária da CTI, considerando novos cenários de projeção de tráfego aéreo de longo-prazo devidamente alicerçados em modelos econométricos – por exemplo, a projeção da Eurocontrol para Portugal até 2050 (cenário “Base”) ou o estudo de projeção de tráfego aéreo para a Região de Lisboa desenvolvido pela Altitude para a ANA, o qual estamos disponíveis para partilhar com a CTI. Tendo em conta que o estudo da procura é um fator determinante na análise das diferentes OEs e na consequente recomendação da AAE, considera-se de extrema importância reavaliar e ponderar os riscos das projeções de tráfego, em linha com as considerações supramencionadas, de forma a procurar evitar a repetição de situações internacionais (e.g., aeroportos de Montreal Mirabel ou Bilbao Vitoria) e outras recentes em Portugal (e.g., aeroporto de Beja; ou diversas concessões de autoestradas, tais como a Brisal – Autoestrada do Litoral Centro ou a AEDL – Autoestradas do Douro Litoral), em que projeções de tráfego extremamente otimistas levaram ao desenvolvimento de infraestruturas sobredimensionadas, com custos significativos para os promotores e para o país.**

### III. Prazos e custos de construção: condicionantes e riscos

#### III.1. Considerações sobre os prazos de execução

Os prazos de execução previstos pela CTI aparentam ser bastante otimistas quanto às OEs *greenfield* e pessimistas para a OE1 (AHD+MTJ), desconsiderando o cronograma apresentado pela ANA para esta Opção Estratégica, o qual apresenta um grau de maturidade e desenvolvimento completamente distinto das restantes opções. Para efeitos de consistência, os prazos de execução deveriam ser revistos, considerando prazos mais conservadores para as OEs *greenfield*.

**37. A CTI desconsiderou o cronograma apresentado pela ANA para o Aeroporto Complementar do Montijo na avaliação da OE1, com um prazo de execução de 43 meses (planeamento e construção), inferior aos 54 meses previstos no Relatório Ambiental Preliminar (e aos 72 meses apresentados na página 335 do mesmo).** O cronograma elaborado pela ANA e acordado por um consórcio de empresas de construção foi entregue à CTI para informar a elaboração do Relatório Ambiental Preliminar. Este compromisso real, tem por base um esquema contratual de tipo *Engineering Procurement Construction* (EPC) que prevê prazos fixos e penalizações em caso de incumprimentos dos mesmos, o que evidencia o grau de maturidade desta OE, não sendo por isso entendível que a CTI não tenha tido em consideração o cronograma partilhado. Em particular, o relatório da CTI desconsidera o facto da OE1 ser a única com uma DIA vigente, considerando um total de 9 meses para a realização do estudo de Avaliação de Impacte Ambiental, quando na realidade a DIA do Aeroporto Complementar do Montijo ainda se encontra válida. Por conseguinte, estes 9 meses deveriam ser desconsiderados no cronograma de execução da OE1.

**38. Pelo contrário, o cronograma de execução das restantes Opções Estratégicas (OE2 a OE8) aparenta uma forte subestimação dos prazos face às fases de planeamento referidas.** Tendo em conta a necessidade de estudos mais aprofundados e de desenvolvimento de um Plano Diretor, os prazos contratuais de desenvolvimento do NAL no Contrato de Concessão, e a notória complexidade adicional das restantes OEs, parece evidente a subestimação dos prazos de execução das OE2 a OE8, em especial tendo em conta alguns fatores relevantes de planeamento:

- **Plano Diretor:** A CTI recomenda, corretamente, a realização de um Plano Diretor para a solução escolhida, com uma duração média de 1 ano e 6 meses, antes de se realizarem os projetos de execução da primeira fase das OEs. No entanto, a CTI não considera este tempo nos cronogramas de execução das OEs – o qual aplicaria a todas as opções exceto a OE1, que devido ao seu maior estado de maturidade já conta com este Plano Diretor;
- **Acordos vinculativos para o desenvolvimento do NAL:** A CTI parece não ter incluído nos calendários de desenvolvimento das diferentes OEs o processo previsto no Contrato de Concessão, o qual prevê entre 4 e 5 anos até serem assinados os acordos entre o Concedente e a Concessionária. Este prazo é naturalmente suscetível de ser otimizado, mas será certamente mais reduzido caso se implemente a OE1 sob a modalidade de Alternativa da Concessionária

para o aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa. Solicita-se à CTI incluir esta fase nos calendários de desenvolvimento para cada OE;

- **Projetos:** O calendário para realização de projetos, em particular para as opções de Alcochete *greenfield* (9 meses) parece excessivamente otimista, tendo em conta a dimensão das OEs e planeamento prévio necessário (e.g., definição de requisitos funcionais, elaboração do *masterplan*, preparação da estratégia de *procurement*, contratação e execução de projetos). Importa salientar que as OE2 a OE8 implicariam estudos e projetos com um custo entre 100 e 150 milhões de Euros para uma única empreitada, a realizar, de acordo com o cronograma de execução da CTI, em menos de um ano, o que parece excessivamente otimista, tendo em conta a capacidade de produção do mercado português (i.e., engenharia civil e aeroportuária). É de referir que no caso particular do CTA, os estudos que foram desenvolvidos em 2007 (incluindo o anteprojecto) carecem de reavaliação e alterações importantes para adequar o projeto aos novos requisitos, parecendo evidente que seriam necessários prazos significativamente superiores a 9 meses:
  - O anterior anteprojecto previa uma primeira fase dimensionada para 22 milhões de passageiros e uma segunda fase para 44 milhões de passageiros, o que contrasta largamente com os níveis de procura previstos pela CTI. Sendo a prática comum dimensionar uma infraestrutura para o nível de procura previsto 10 anos após a sua abertura, o trabalho de anteprojecto devia ser feito de início, para os níveis de procura previstos para o novo aeroporto e com o detalhe necessário, em particular se for feita uma realocação importante das infraestruturas para minimizar a quantidade de sobreiros abatidos em comparação com o Anteprojecto de 2007, como sugerido pela CTI;
  - A engenharia civil e aeroportuária evoluiu consideravelmente desde 2007, com saltos tecnológicos e novas exigências consideráveis em todas as disciplinas (e.g., resistência sísmica, proteção contra incêndios, geometria das áreas de movimentação das aeronaves, equipamentos e regras de segurança, sistemas de bagagens, fluxos *seamless* de passageiros, conceitos operacionais, desempenho térmico e energético dos edifícios), pelo que os novos estudos devem contemplar esta evolução tecnológica;
- **Avaliação de Impacte Ambiental (AIA):** O prazo para realização da AIA e conseqüente emissão da DIA parece ser igualmente otimista. A CTI assume um calendário de 9 meses para a maioria das OEs, não obstante a complexidade de realização da AIA, o tempo necessário para verificação de conformidade, mobilização de comissão de avaliação, consulta pública, pedidos de elementos adicionais e prazo para emissão da DIA (100 dias). Por exemplo, no caso da AIA para o Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades, aprovada em janeiro de 2020, somente o processo de consulta pública e de decisão prolongou-se por cerca de 6 meses<sup>27</sup>. Tendo em conta os prazos previstos pela CTI, isto deixaria apenas 3 meses para preparação do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), o que é manifestamente insuficiente para o efeito, sendo necessários trabalhos de campo para levantamento da situação de referência dos parâmetros com sazonalidade natural (e.g., ecologia, águas superficiais, subterrâneas). É de referir que, qualquer que seja a

<sup>27</sup> APA, Detalhe de processo AIA, nº 3280 - Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades (2020).

solução escolhida, o processo de AIA teria de ser realizado com base num EIA muito detalhado e robusto, na medida em que seria objeto de litigações e ações jurídicas, em particular no caso do CTA, que já foi objeto de declarações públicas de associações ambientalistas<sup>28</sup>, devido, entre outros, ao elevado nível de sobreiros a abater (42.000, segundo o relatório da CTI, o equivalente a 21 anos de abates autorizados a nível nacional). Neste sentido, parece otimista que num prazo de 9 meses seja exequível realizar um processo de AIA desta dimensão;

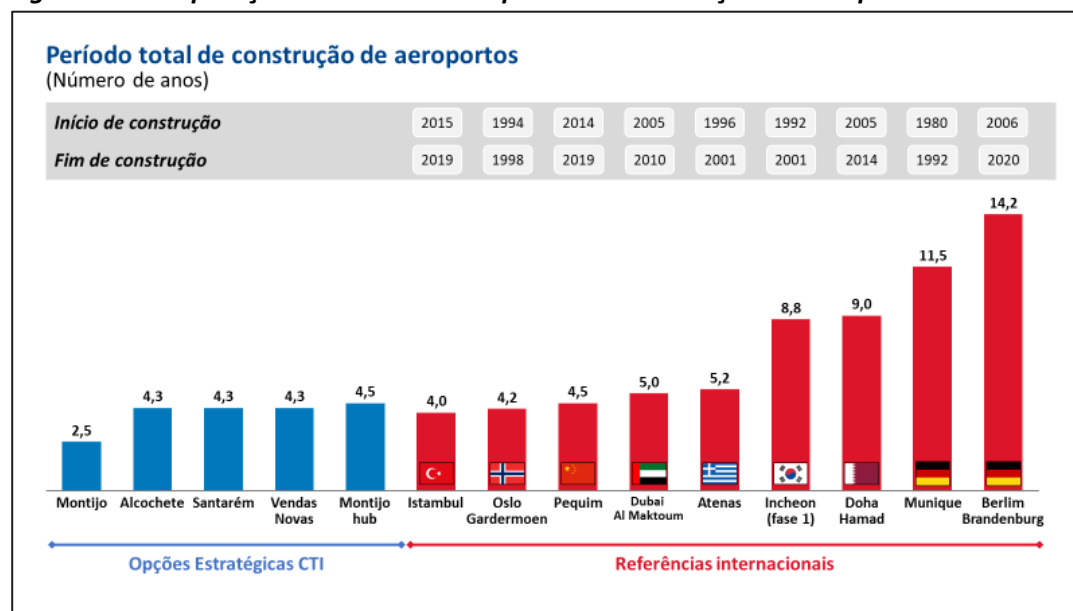
- **Adjudicação das obras:** O relatório da CTI prevê um prazo para adjudicação dos contratos de construção de 9 meses. Esta fase inclui não só a adjudicação, como também o concurso e elaboração dos contratos de execução de obra. Nas OEs *greenfield*, este processo será altamente complexo, dado o valor previsto das obras (superior a 6 mil milhões de Euros, de acordo com estimativas da CTI), bem como a capacidade do mercado português de construção.

**39. Os calendários de construção indicados pela CTI aparentam ser globalmente otimistas, com prazos previstos abaixo das referências internacionais.** A CTI prevê um prazo de construção entre os 51 e os 54 meses para todas as OEs, com exceção da OE1. Estes prazos de construção, referentes à primeira e segunda pistas dos respetivos aeroportos, contrastam com os prazos de construção de outros aeroportos internacionais.

- A única referência recente que conhecemos com prazos de construção alinhados com os previstos pela CTI foi o aeroporto de Oslo – Gardermoen, que teve um prazo de construção de 4,2 anos (cerca de 50 meses). Não obstante, importa salientar que este era um aeroporto militar, com infraestrutura já existente, e, portanto, beneficiou fortemente de uma redução significativa do prazo de construção – o que não sucede nas OEs *greenfield* consideradas para a expansão da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa. Este prazo concorda com a possibilidade de um prazo mais curto no caso do aeroporto do Montijo (OE1 e OE2);
- A construção do aeroporto de Atenas, considerado como um caso referência na Europa, teve um prazo de construção superior a 5 anos (cerca de 63 meses), acima dos prazos indicados pela CTI, embora num contexto de elevada pressão, tendo em conta a candidatura à organização dos Jogos Olímpicos e a atribuição de fundos comunitários europeus para o investimento;
- Com exceção dos casos supramencionados, todas as restantes referências europeias analisadas (Figura 22) apresentam prazos de construção muito superiores aos estimados pela CTI, o que indicia um forte risco e levanta dúvidas sobre os prazos de construção previstos pela CTI para as OE2 a OE8 – sem que ainda existam estudos detalhados, compromissos firmes ao nível dos calendários de execução, nem acordos com financiadores e empreiteiros;
- Adicionalmente, é importante ressaltar que, mesmo em países com maior facilidade na aprovação e gestão de obras públicas, os prazos de construção de aeroportos recentes também se encontram, na sua maioria, acima dos prazos previstos pela CTI (e.g., Istambul – 4 anos, Pequim – 4,5 anos, Dubai – 5 anos, e Doha – 9 anos).

<sup>28</sup> Diário de Notícias, “Ambientalistas recuperam estudo ambiental para contrariar opção de Alcochete para o novo aeroporto” (2 de dezembro de 2023).

**Figura 22: Comparação internacional de prazos de construção de aeroportos**



Fonte: CTI, Anexo 4 do PT2 – Planeamento e Desenvolvimento Aeroportuário (dezembro 2023), páginas 4-12; Informação pública

**40. Referências de aeroportos internacionais e obras públicas recentes em Portugal salientam um risco material de atrasos na construção.** Como se pode constatar, tanto em casos concretos como em estudos recentes de instituições europeias, os atrasos na construção de aeroportos são recorrentes. Três dos cinco aeroportos mencionados no ponto acima tiveram atrasos importantes na construção: Incheon (inicialmente previsto em 3 anos, tardou 8,8 anos), Munique (inicialmente previsto em 4 anos, tardou 11,5 anos) e Berlim (inicialmente previsto em 9 anos, tardou 14,2 anos). Reforçando esta ideia, um relatório do Tribunal de Contas Europeu concluiu que houve atrasos na construção e na entrega final das infraestruturas aeroportuárias em 17 dos 20 aeroportos auditados. Em 14 casos, o atraso foi superior a 1 ano, sendo o atraso médio de 23 meses<sup>29</sup>. De igual forma, referências nacionais também reforçam os riscos de atraso na execução de obras públicas em Portugal. A título meramente exemplificativo, o programa Ferrovia 2020 apresenta atualmente um atraso de execução de mais de 3 anos face ao inicialmente previsto.

<sup>29</sup> Tribunal de Contas Europeu, EU-funded airport infrastructures: Poor value for money (2014), página 18.

## III.2. Considerações sobre os custos de construção

As estimativas da CTI para o custo de construção das diferentes OEs resultam da atualização de pressupostos com mais de 15 anos, com base numa abordagem alto-nível, apresentado um risco substancial de subestimação dos investimentos necessários.

**41. Referências internacionais indicam que desvios significativos no custo de construção são frequentes em projetos de infraestruturas aeroportuárias.** Um relatório do Tribunal de Contas Europeu relativo a investimentos em aeroportos existentes, referenciado pela CTI, concluiu que 9 dos 20 aeroportos auditados registaram desvios de custos que representaram mais de 10% do valor orçamentado<sup>30</sup>.

Estes desvios aparentam ser mais significativos na construção de raiz de grandes aeroportos, projetos que apresentam maior dimensão e complexidade. A título de exemplo, a construção do Aeroporto de Berlim – Brandemburgo, o qual integra o grupo de teste comparativo (*benchmark*) considerado no Contrato de Concessão entre o Estado português e a ANA, apresentou um sobrecusto de aproximadamente 180% (custo real de 7 mil milhões de Euros, face a um custo inicialmente previsto de 2.5 mil milhões de Euros<sup>31</sup>).

**42. As estimativas de investimento das diferentes OEs resultam da atualização de pressupostos com mais de 15 anos, com base numa abordagem alto-nível, acarretando risco financeiro significativo.** Os custos de construção foram estimados com base numa abordagem alto-nível, utilizando como referência a estrutura de custos prevista no estudo da NAER – Novo Aeroporto, S.A. (NAER) para o Aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete, de 2008 (portanto com mais de 15 anos). Dado não estarem suportadas em estudos técnicos específicos às OEs em questão, o grau de incerteza destas estimativas é particularmente elevado, em especial para as OEs sem estudos prévios, como são os casos das OEs que incluem aeroportos em Santarém ou Vendas Novas.

Adicionalmente, existe visibilidade reduzida sobre os pressupostos utilizados para a atualização dos custos unitários reportados no estudo de 2008 da NAER, sendo apenas indicado que os mesmos foram atualizados em 26% com base num conjunto de “fatores relevantes para a atualização de preços”<sup>32</sup>, nomeadamente “variações de custos de construção, variação de salários do sector, inflação acumulada e formação bruta de capital fixo”<sup>33</sup>, complementado por informação recolhida junto de “personalidades ativas no mercado com experiência na construção de infraestruturas de transporte”<sup>34</sup>, relativamente à qual não é facultada qualquer informação adicional.

Esta atualização de 26%, que aparenta corresponder sensivelmente à variação do Índice de Preços no Consumidor (IPC) entre 2008 e 2023<sup>35</sup>, encontra-se significativamente abaixo da variação de

<sup>30</sup> Tribunal de Contas Europeu, EU-funded airport infrastructures: Poor value for money (2014), página 18.

<sup>31</sup> CTI, Relatório Síntese do PT5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício (dezembro 2023), página 51.

<sup>32</sup> CTI, Relatório Síntese do PT2 – Planeamento e Desenvolvimento Aeroportuário (dezembro 2023), página 110.

<sup>33</sup> CTI, Relatório Síntese do PT2 – Planeamento e Desenvolvimento Aeroportuário (dezembro 2023), página 110.

<sup>34</sup> CTI, Relatório Síntese do PT2 – Planeamento e Desenvolvimento Aeroportuário (dezembro 2023), página 111.

<sup>35</sup> Instituto Nacional de Estatística, Índice de Preços no Consumidor (dezembro 2023).



indicadores que refletem de forma mais adequada a evolução dos custos de obras em edifícios aeroportuários e áreas de movimentação de aeronaves, tais como os índices F04 – Edifícios de Saúde (+42%) e F10 – Estradas (+33%) do Instituto dos Mercados Públicos do Imobiliário e da Construção (IMPIC) e ao custo de mão-de-obra do setor da construção (+50%)<sup>36</sup>, com valores substancialmente superiores aos considerados pela CTI, no mesmo período de análise.

Face à dimensão dos investimentos previstos nas diferentes OEs, esta incerteza acarreta um risco financeiro relevante. A título de exemplo, uma diferença ou erro de estimativa de 10 pontos percentuais (em linha com os desvios verificados no relatório do Tribunal de Contas Europeu<sup>37</sup>, anteriormente mencionado) resultaria num sobrecusto superior a 600 milhões de Euros (a preços constantes, de 2023) na execução das duas primeiras fases de investimento em novas infraestruturas aeroportuárias previstas em todas as OEs exceto a OE1 (AHD+MTJ).

**43. A CTI desconsidera o custo previsto pela ANA para o Aeroporto Complementar do Montijo na avaliação da OE1.** A CTI estima um custo de 1.361 milhões de Euros (a preços constantes, de 2023) para a construção do Aeroporto Complementar do Montijo, com base na metodologia alto-nível descrita no ponto anterior, não facultando o detalhe necessário para a compreensão quer desta estimativa, quer da forma como foi interpretada a estimativa fornecida pela ANA.

É natural que o nível de maturidade das diferentes OEs seja distinto, e no limite o custo real de cada OE só será conhecido no final da construção do novo aeroporto. Não obstante, existindo informação mais detalhada para uma OE específica, com um grau de maturidade superior (como explicado anteriormente), esta deveria ser tida em conta no estudo da CTI e considerada como uma vantagem comparativa desta OE, devido à menor incerteza no custo de construção.

**44. A CTI não apresenta uma visão granular do investimento estimado para o AHD e, por outro lado, pressupõe a execução na OE1 (AHD+MTJ), no período 2025-28, da totalidade do investimento no AHD previsto pela ANA até ao término do Contrato de Concessão (até 2062).** Com base nas ações propostas no Relatório da Análise de Curto Prazo, a CTI apresenta uma estimativa de investimento de 542 milhões de Euros<sup>38</sup> (a preços constantes, de 2023) para melhorias de eficiência e eficácia operacional no AHD, sem detalhar, contudo, a abordagem utilizada e o investimento previsto por intervenção. Por outro lado, em alguns locais do Relatório Ambiental Preliminar, a CTI estima o orçamento das ações de melhoria de eficiência em 300 milhões de Euros<sup>39</sup>, o que gera alguma inconsistência face aos 542 milhões de Euros considerados na análise económico-financeira (com uma variação de aproximadamente 80% entre as referências no mesmo relatório).

Adicionalmente, partindo do investimento de 1.660 milhões de Euros no AHD, apresentado na proposta da ANA para a solução AHD+MTJ, a ser realizado até ao término do Contrato de Concessão (2062), a

<sup>36</sup> Instituto dos Mercados Públicos do Imobiliário e Construção (IMPIC), Índices de revisão de preços em empreitadas (setembro de 2023).

<sup>37</sup> Tribunal de Contas Europeu, EU-funded airport infrastructures: Poor value for money (2014), página 18.

<sup>38</sup> CTI, Anexo 5 do PT5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício (dezembro 2023), página 10.

<sup>39</sup> CTI, Relatório Ambiental Preliminar (dezembro 2023), página 28.



CTI incorretamente assume um investimento adicional de 1.118 milhões de Euros (a preços constantes, de 2023) na OE1 (AHD+MTJ), por estar “previsto um aumento de passageiros até cerca de 46 milhões no AHD”<sup>40</sup> a ser executado entre 2025 e 2028.

Apesar da magnitude do investimento, não existe visibilidade sobre as intervenções consideradas, o seu racional – dado que as mesmas não resultam num aumento de capacidade do AHD –, os custos estimados por intervenção e os respetivos pressupostos.

Face à reduzida informação disponível, não é possível garantir a coerência operacional entre o plano de investimentos de longo-prazo previsto pela ANA e os investimentos considerados no Relatório da Análise de Curto Prazo pela CTI, nem a viabilidade de execução simultânea dos dois programas de investimentos perspetivados pela CTI, mesmo partindo do pressuposto que seria financeiramente exequível realizar o investimento num período temporal significativamente menor do que o previsto pela ANA.

**45. Finalmente, grande parte das ações de curto-prazo para a melhoria da eficiência operacional do AHD apresentadas pela CTI não contribuem para solucionar os problemas de capacidade do AHD, não tendo sido consideradas na Resolução do Conselho de Ministros (RCM) de 28 de dezembro de 2023.**

O Relatório de Análise de Curto Prazo de “Avaliação da situação atual do AHD e propostas de ações de melhoria da sua eficiência e eficácia operacional” foi desenvolvido pela CTI, com vista a melhorar o funcionamento do AHD até a entrada em operação de uma nova infraestrutura aeroportuária. Contudo, na RCM de 28 de dezembro de 2023, que “determina a adoção de um conjunto de medidas para mitigar os constrangimentos operacionais no Aeroporto Humberto Delgado”, não foi considerada uma parte significativas das ações identificadas no Relatório da Análise de Curto Prazo da CTI, o que acentua o risco da análise de médio e longo-prazo da CTI, face às diferenças quanto o ponto de partida.

---

<sup>40</sup> CTI, Anexo 5 do PT5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício (dezembro 2023), página 10.

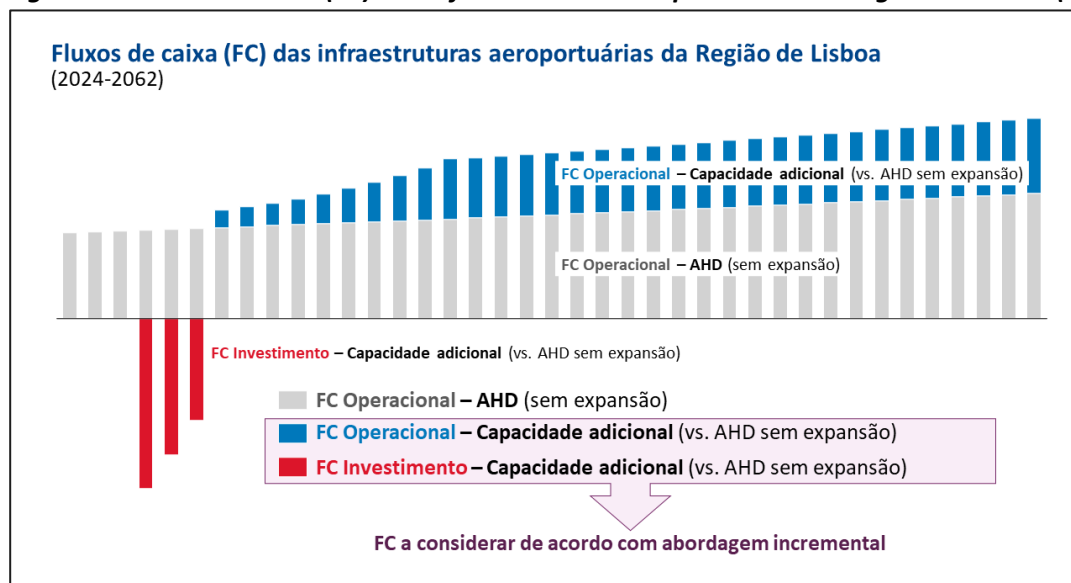
## IV. Financiamento das OEs: limitações da avaliação e implicações do modelo de concessão

### IV.1. Limitações da avaliação económico-financeira da CTI

A avaliação económico-financeira efetuada pela CTI sobrestima o Valor Atual Líquido (VAL) de todas as OEs, na medida em que não se baseia numa análise financeira incremental, incluindo os fluxos de caixa derivados do tráfego existente no AHD, os quais não podem ser utilizados para financiar o investimento na expansão de capacidade aeroportuária, sem que haja um reequilíbrio económico do Contrato de Concessão.

46. A avaliação económico-financeira das diferentes OEs efetuada pela CTI incorpora os fluxos de caixa derivados do tráfego existente no AHD (sem expansão de capacidade), o que está incorreto à luz de uma análise financeira incremental e resulta numa sobrevalorização significativa do VAL de todas as OEs. Na avaliação económico-financeira das OEs, a CTI não considera apenas os fluxos de caixa incrementais associados à capacidade adicional das diferentes OEs, incluindo também os fluxos de caixa derivados do tráfego existente no AHD. Esta abordagem está incorreta, na medida que os fluxos de caixa derivados do tráfego existente no AHD não podem ser utilizados para financiar o investimento na expansão de capacidade aeroportuária na Região de Lisboa, sem que haja um reequilíbrio económico do Contrato de Concessão, em conformidade com o estabelecido na Cláusula 25.

**Figura 23: Fluxos de caixa (FC) das infraestruturas aeroportuárias da Região de Lisboa (ilustrativo)**



Fonte: Análise ANA

De notar que a necessidade de adoção da abordagem incremental acima descrita é particularmente evidenciada pela avaliação pela CTI da OE4 (AHD+STR), uma opção que poderia realizar-se fora do âmbito do Contrato de Concessão por se situar além do raio de 75km centrado no AHD (clausula 5 do

Contrato de Concessão) – caso em que se evidencia que os fluxos de caixa da exploração do AHD, valorizados com a regulação económica em vigor, não podem servir para a expansão de capacidade.

Face ao exposto, o VAL das OEs deveria ser calculado como a diferença entre o VAL gerado pela exploração das infraestruturas aeroportuárias previstas nas OEs e o VAL da exploração do AHD (sem expansão de capacidade e com a regulação económica em vigor estabelecida no Anexo 12 ao Contrato de Concessão).

**47. A avaliação económico-financeira das OEs tendo por base cenários mais prudentes de procura resultaria na redução do VAL de todas as OEs.** Conforme detalhado anteriormente, os cenários de procura considerados aparentam ser bastante otimistas e muito superiores às projeções de organizações internacionais credenciadas. A assunção de um cenário base mais prudente, em linha com estas projeções, resultaria na redução do VAL de todas as OEs, com maior impacto nas OE3 a OE8, que não se encontram sujeitas a restrições de capacidade, no “Cenário Central” de procura da CTI. Além disso, prolongaria a vida útil das OE1 e OE2 além do horizonte de 2050, resultando numa melhor valorização relativa destas OEs face às restantes.

**48. A avaliação económico-financeira das OE2 a OE8 tem por base cronogramas de execução excessivamente otimistas,** considerando o seu incipiente grau de maturidade e as comparações efetuadas com referências aeroportuárias internacionais. Assim, perspetiva-se que a rentabilização do investimento e os respetivos fluxos de caixa positivos possam ocorrer posteriormente aos prazos estimados pela CTI e que as perdas de tráfego (*spillage*) sejam mais significativas no caso das OE2 a OE8, com impacto na valorização relativa destas OEs.

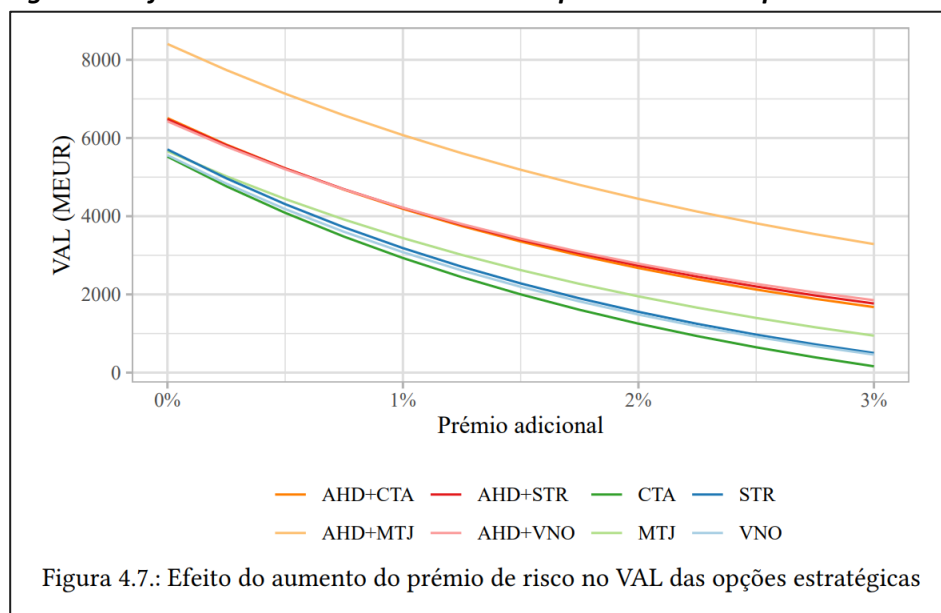
**49. A avaliação económico-financeira aparenta subestimar o custo médio ponderado de capital<sup>41</sup> e não considera o impacto de diferenças significativas do perfil de risco das OEs.** O custo médio ponderado de capital considerado no Relatório Ambiental Preliminar pela CTI – 5,64% no ano 1, com uma redução gradual até 5,10% a partir do ano 10 – aparenta subestimar o custo médio ponderado de capital das OEs, encontrando-se bastante abaixo dos custos de capital utilizados quer pela ANA, quer pela ANAC no âmbito dos dossiers anuais das taxas aeroportuárias.

Esta diferença reforça a preocupação relativamente à análise de sensibilidade desenvolvida pela CTI ao impacto da variação do custo médio ponderado de capital no VAL das OEs (Figura 24). Torna-se evidente pela análise da própria CTI, que um aumento até 3 pontos percentuais do custo médio ponderado de capital considerado na análise económico-financeira implica um decréscimo muito significativo do VAL das OEs.

---

<sup>41</sup> O custo médio ponderado de capital corresponde à média ponderada do custo de capital próprio e do custo de dívida, utilizando como ponderadores, respetivamente, os pesos do capital próprio e da dívida na estrutura de capitais.

**Figura 24: Efeito do aumento do custo médio ponderado de capital no VAL das OEs**



Fonte: CTI, Anexo 5 do PT5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício (dezembro 2023), página 25, figura 4.7

Ademais, a assunção do mesmo custo médio ponderado de capital para todas as OEs não se afigura adequada, dada a existência de diferenças significativas no seu perfil de risco (e.g., investimento necessário, suscetibilidade às projeções de procura), em particular quando comparando a OE1. (AHD+MTJ) com as restantes OEs com níveis de investimento superiores e níveis de maturidade inferiores.

**50. Finalmente, a avaliação económico-financeira efetuada pela CTI não contempla uma metodologia de avaliação de opções reais, desconsiderando a possibilidade de adiamento ou não-execução de fases de investimento (nomeadamente, de abertura de novas pistas).** Contrariamente ao que seria expectável face aos elevados níveis de incerteza, a avaliação económico-financeira efetuada pela CTI não contempla a possibilidade de adiamento ou não-execução das fases de investimento subsequentes, considerando que as mesmas são determinadas por um gatilho de saturação<sup>42</sup> nas fases anteriores. Assim, a avaliação económico-financeira tem por base uma metodologia convencional de fluxos de caixa atualizados, em vez de uma metodologia de opções reais, ainda que esta permitisse, de acordo com a própria CTI, “uma avaliação mais precisa em resultado das restrições impostas pela capacidade”<sup>43</sup>. Esta avaliação convencional, tal como a CTI reconhece, “implica uma penalização da opção MTJ”<sup>44</sup>.

<sup>42</sup> O gatilho de saturação corresponde ao rácio entre a capacidade utilizada e a capacidade instalada que despoleta uma nova fase de investimento, o qual foi fixado em 85%.

<sup>43</sup> CTI, Anexo 5 do PT5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício (dezembro 2023), página 13.

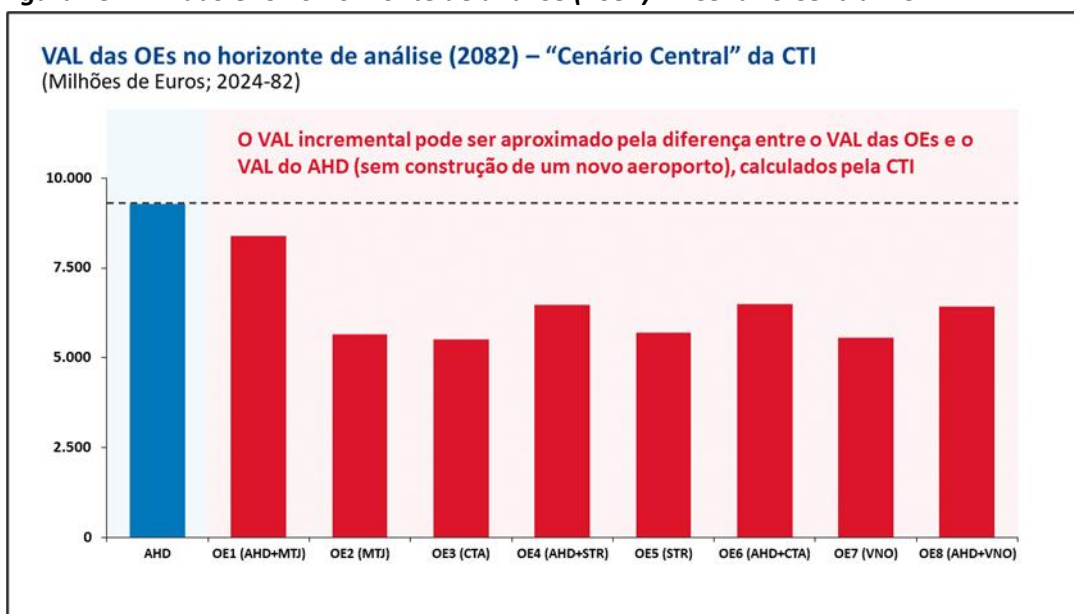
<sup>44</sup> CTI, Anexo 5 do PT5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício (dezembro 2023), página 13.

## IV.2. Implicações para o financiamento das OEs

Ao contrário do que conclui a CTI, todas as OEs aparentam apresentar um VAL negativo mesmo num horizonte temporal (2082) superior ao horizonte da Concessão (2062), implicando um provável subsídio do Estado.

**51. Todas as OEs aparentam apresentar um VAL negativo mesmo num horizonte temporal (2082) superior ao horizonte da Concessão (2062).** A restrição do âmbito da avaliação económico-financeira aos fluxos de caixa incrementais sugere que todas as OEs apresentam um VAL negativo num horizonte temporal (2082 – horizonte da análise económico-financeira da CTI) superior ao da Concessão (2062), assumindo os pressupostos do “Cenário Central” da CTI (Figura 25).

**Figura 25: VAL das OEs no horizonte de análise (2082) – “Cenário Central” CTI**



Fonte: CTI, Anexo 5 do PT5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício (dezembro 2023), página 48, figura D.1; CTI, Relatório Síntese do PT5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício (dezembro 2023), página 53, tabela 17

- No Anexo 5 do PT5<sup>45</sup>, a CTI avalia uma opção adicional, “AHD sem a construção de um novo aeroporto”, cujo VAL corresponde a uma aproximação do valor do AHD sem expansão. Não obstante, esta valorização pode incorrer numa sobrestimação, tendo em conta que não considera as receitas com base no modelo de regulação em vigor, com uma potencial redução do VAL do “AHD sem a construção de um novo aeroporto”;
- Comparando o VAL das diferentes OEs com o VAL do “AHD sem a construção de um novo aeroporto”, calculados pela CTI, é possível inferir que as OEs aparentam apresentar um VAL incremental negativo, mesmo num horizonte temporal (2082) superior ao prazo da Concessão

<sup>45</sup> CTI, Anexo 5 do PT5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício (dezembro 2023), página 48.

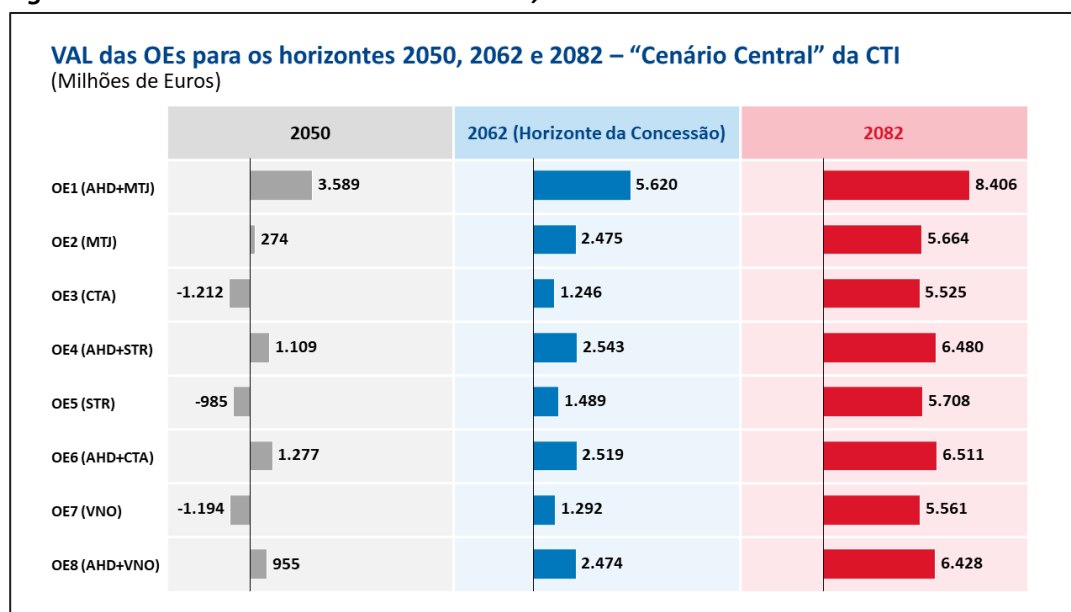
(2062), visto que o VAL das diferentes OEs é inferior ao VAL do “AHD sem a construção de um novo aeroporto”.

Dadas as implicações do exposto acima para o financiamento das diferentes OEs, solicita-se à CTI que avalie no Relatório Ambiental Final o VAL das OEs nos diferentes horizontes (i.e., 2050, 2062, 2082), considerando o VAL incremental face à alternativa “AHD sem a construção de um novo aeroporto”, e efetuando esta avaliação segundo a regulação económica em vigor.

**52. As OEs aparentam necessitar de investimento público.** Com base na apreciação feita no ponto anterior, afigura-se provável que a maioria ou até todas as OEs apresentem um VAL incremental negativo, implicando, assim, a necessidade de encontrar receitas adicionais, nomeadamente: a alteração das taxas aeroportuárias além dos pressupostos já assumidos pela CTI, a prorrogação do prazo de Concessão, a atribuição de comparticipação ou compensação direta pelo Concedente ou uma combinação destas.

**53. A avaliação pela CTI das OEs apresentam um elevado risco financeiro.** Este risco financeiro, particularmente relevante no caso das OEs não duais (OE3, OE5 e OE7), é reconhecido, ainda que indiretamente, pela CTI, ao apresentar o VAL destas OEs no “Cenário Central” com valores ainda negativos no horizonte de 2050 (Figura 26). Face aos valores apresentados, qualquer redução do tráfego esperado no “Cenário Base” ou qualquer aumento, ainda que marginal, da taxa de atualização, ou do custo do investimento, não permitiria a sua recuperação no horizonte da concessão atual. Assim, a ANA solicita formalmente à CTI que comente este ponto no Relatório Ambiental Final, dado o nível de investimento (superior a 6.000 milhões de Euros), e os importantes financiamentos externos necessários para a construção de algumas OEs.

**Figura 26: VAL das OEs nos horizontes 2050, 2062 e 2082 – “Cenário Central” da CTI**



Fonte: CTI, Relatório Síntese do PT5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício (dezembro 2023), página 53, tabela 17

**54. Em suma, face às limitações identificadas, recomendamos que seja feita uma revisão profunda da análise económico-financeira efetuada pela CTI, tendo em conta que este deverá ser um fator determinante na decisão política, de forma a garantir uma avaliação mais correta da viabilidade das diferentes OEs e dos potenciais encargos para o Concedente e/ou para o utilizador da futura capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, assegurando a salvaguarda do interesse público.**



## V. Avaliação das OEs: critérios, *ranking* e riscos

### V.1. Considerações sobre os critérios de avaliação

A avaliação da CTI apresenta diversas inconsistências na comparação entre as OEs, nomeadamente, desconsiderando os riscos de execução da Linha de Alta Velocidade e da Terceira Travessia do Tejo e a DIA emitida e ainda em vigor para o Aeroporto do Montijo.

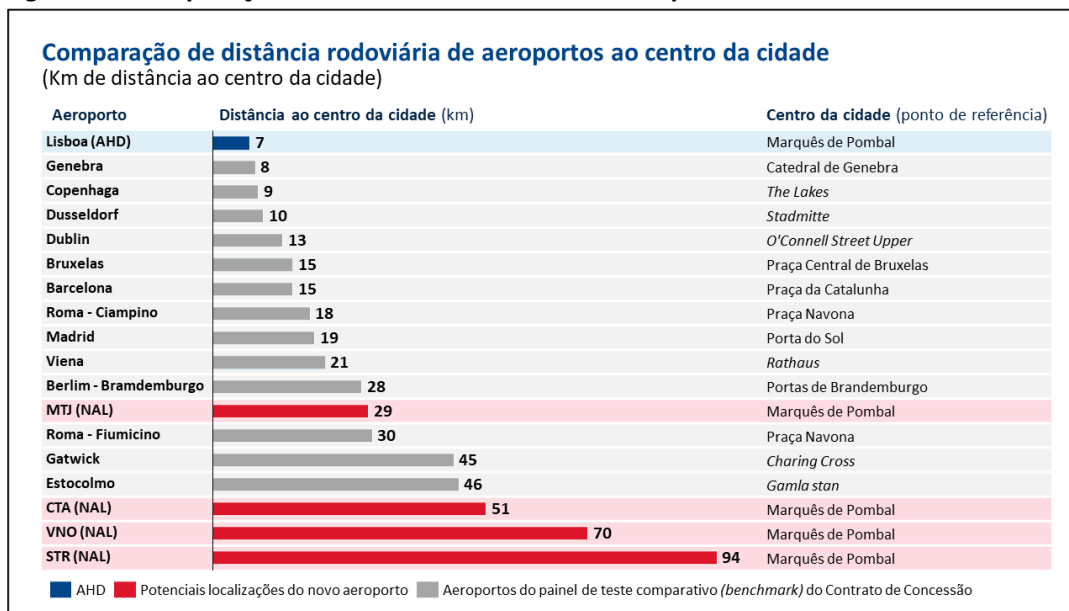
**55. A CTI não pondera devidamente os riscos de execução associados à Linha de Alta Velocidade (LAV) Porto-Lisboa e à Terceira Travessia do Tejo (TTT), o que penalizaria as OEs que contemplam Alcochete, Vendas Novas e Santarém<sup>46</sup>.** A avaliação das acessibilidades, parte do pressuposto que a LAV Porto-Lisboa e a TTT serão construídas, não detalhando como os respetivos prazos de execução se articulam com os cronogramas das diferentes OEs e não ponderando devidamente os riscos inerentes à reduzida maturidade dos projetos, embora a CTI reconheça que “os benefícios e custos no novo aeroporto e da linha de Alta Velocidade e da TTT são interdependentes, devendo as decisões sobre localizações e execução ser coordenadas”<sup>47</sup>. Por um lado, a LAV Porto-Lisboa encontra-se ainda em fase inicial, tendo sido, apenas este mês, lançado o concurso internacional para a construção do primeiro troço, entre Porto e Oitavim. Por outro lado, a TTT apresenta, segundo o Plano Ferroviário Nacional (PNF), um horizonte indicativo de conclusão até 2050 – quase 20 anos após a construção estimada das novas infraestruturas aeroportuárias das diferentes OEs. Adicionalmente, ainda que previstas de forma independente ao aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa, o financiamento das acessibilidades (i.e., LAV e TTT) também não é ponderado pela CTI, o que tendo em conta a magnitude dos investimentos em questão pode resultar num risco importante à sua exequibilidade financeira e, subsequentemente, a um potencial requisito adicional de financiamento para as OEs que exijam estas acessibilidades.

A inexistência destas infraestruturas no curto e médio-prazo teria um impacto particularmente significativo nas acessibilidades das OEs que contemplam CTA, VNO e STR, pelo que este importante risco deveria ser devidamente considerado na avaliação relativa destas OEs. Este risco é ainda amplificado em função da distância destas localizações ao centro da cidade de Lisboa (Figura 27), quando comparado com os outros aeroportos europeus que constituem o painel de teste comparativo (*benchmark*) do grupo de Lisboa, constantes do Contrato de Concessão.

<sup>46</sup> As OEs que incluem Santarém (OE4 e OE5) apenas são impactadas pela LAV Porto-Lisboa, não pela TTT.

<sup>47</sup> CTI, Relatório Ambiental Preliminar (dezembro 2023), página 320.

**Figura 27: Comparação de distância rodoviária de aeroportos ao centro da cidade**



Fonte: Análise ANA com base em informação pública

Adicionalmente, o risco de não-execução destas acessibilidades é também uma possibilidade não desprezável, quer por não emissão de Declaração de Impacte Ambiental, quer por decisão política, como ilustra o caso da própria TTT, um projeto que chegou a ser objeto de um concurso público para a sua construção em 2009, anulado em 2010, e que apenas foi recuperado em 2019, no contexto da elaboração do Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), mas ainda sem garantia de exequibilidade financeira e ambiental.

**56. De acordo com a análise custo-benefício da CTI, a OE1 (AHD+MTJ) é a opção que gera maior valor económico e social, sendo, contudo, despromovida com base na restrição de capacidade resultante das projeções marcadamente otimistas.** É de notar ainda que, também na aplicação da metodologia de análise custo-benefício (ACB), a CTI conclui que a OE1 (AHD+MTJ) é a que apresenta melhor desempenho: “Os resultados finais da análise custo-benefício demonstram que todas as Opções Estratégicas apresentam um desempenho relativo inferior à opção OE1 (AHD+MTJ), que foi considerada como cenário base na avaliação Análise Custo-Benefício (ACB)”<sup>48</sup>. No entanto, a CTI não é consequente com este resultado e despromove esta OE na avaliação do FCD 4 – Conectividade e Desenvolvimento Económico, com base na restrição de capacidade que advém das projeções de tráfego marcadamente otimistas, que foram consideradas.

**57. Na avaliação das diferentes OEs, a conjugação dos fatores “Rapidez de Execução” e “Spillage” no mesmo Critério de Avaliação (CA) resultou na majoração do fator *spillage* face ao fator rapidez de execução, resultando no enviesamento artificial do CA em benefício das OEs com mais elevados limites de capacidade aeroportuária.** No curto-prazo, a perda de tráfego (*spillage*) é tanto menor quanto mais curto for o cronograma de execução da OE avaliada, uma vez que o AHD se encontra atualmente

<sup>48</sup> CTI, Relatório Síntese do PT5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício (dezembro 2023), página 5.

numa situação de saturação. Por outro lado, no longo-prazo, a existência de perda de tráfego (*spillage*) está diretamente relacionada com o limite de capacidade aeroportuária da OE avaliada (i.e., OEs com maior capacidade incorrerão em níveis inferiores de perda de tráfego).

Numa situação em que a CTI apresenta cenários otimistas de projeção de tráfego aeroportuário para a Região de Lisboa, incorre-se num enviesamento artificial, em que o fator “*Spillage*” é majorado face ao fator “Rapidez de Execução”, atribuindo-se maior peso relativo ao longo-prazo face ao curto-prazo. Desta forma, OEs com maior limite de capacidade acabam por assumir uma avaliação relativa mais favorável face a OEs de mais rápida execução e, conseqüentemente, menor perda de tráfego no curto-prazo, tais como as OEs que incluem um aeroporto no Montijo. No entanto, sendo este indicador altamente dependente das projeções de tráfego aeroportuário consideradas para a Região de Lisboa, a utilização de cenários menos otimistas refletir-se-ia necessariamente numa redução generalizada dos níveis de perda de tráfego, posicionando favoravelmente as OEs com um cronograma de execução mais rápido.

**58. A avaliação das OEs não contempla o impacto e o custo da realocização e deslocação dos recursos humanos, bem como das infraestruturas necessárias para os servir.** Apesar de terem sido realizadas estimativas de fluxos de trabalhadores para os novos aeroportos, as implicações para a infraestrutura física e humana não parecem ter sido devidamente ponderadas na avaliação das diferentes OEs. Assumindo um intervalo de 750 a 1.100<sup>49</sup> empregos diretos por cada milhão de passageiros anuais isto resultaria em aproximadamente 25 a 35 mil pessoas a servir atualmente o AHD, que teriam de ser realocizadas ou de se deslocar diariamente para a localização do novo aeroporto.

Por um lado, em especial se considerarmos as localizações menos desenvolvidas do ponto de vista urbanístico, como o Campo de Tiro de Alcochete em Canha, isto implicaria o desenvolvimento de um conjunto significativo de infraestruturas de suporte à população, incluindo escolas, centros de saúde, estradas e outras utilidades, o que representaria um custo importante e implicaria tempo adicional de execução. Por outro lado, tendo em conta a importância para os colaboradores da proximidade do local de trabalho às suas residências, existe igualmente um risco significativo de contestação por parte das estruturas sindicais quanto ao impacto da deslocação dos trabalhadores para a localização da nova infraestrutura aeroportuária. De igual forma, uma nova localização, em especial no caso das OEs *greenfield*, também representaria um custo importante de compensação aos trabalhadores de companhias aéreas e outras empresas do ecossistema aeroportuário, tanto maior, quanto maior for a distância do novo aeroporto a Lisboa – e.g., compensação de deslocação, de mudança, ou até de cessação do vínculo de trabalho, no caso em que se verifique prejuízo sério para os trabalhadores. Como tal, ambos os fatores deviam ser devidamente acautelados e ponderados nos critérios de avaliação das diferentes OEs.

---

<sup>49</sup> Australian Government - Department of Infrastructure and Regional Development, *Employment Generation and Airports* (2013), página 2.

**59. A avaliação ambiental conduzida pela CTI desconsidera a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) emitida e ainda em vigor para o Aeroporto do Montijo.** A avaliação ambiental sobre as OEs que envolvem um novo aeroporto no Montijo, em particular a OE1 (AHD+MTJ), parece desconsiderar análises efetuadas em estudos ambientais recentes, posicionando-a abaixo das restantes opções nos Fatores Críticos para a Decisão 1 (FCD1 – Segurança Aeronáutica) e 3 (FCD3 – Saúde Humana e Viabilidade Ambiental). No contexto do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) para o Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades, foram realizadas análises ambientais detalhadas sobre esta localização, abrangendo diversas dimensões chave, tendo resultado na aprovação da DIA em 21 de janeiro de 2020, a qual ainda se encontra em vigor.

Ainda assim, grande parte dos riscos e preocupações ambientais (e.g., avifauna, aquíferos, construção em terrenos lodosos, atividade sísmica, inundações, ruído), bem como o impacto ambiental das acessibilidades (também avaliado em sede de AIA, com um conjunto de medidas mitigadoras, como a rápida implementação de navios elétricos), analisados no EIA, foram reintroduzidos no relatório da CTI, tendo sido desconsideradas as conclusões e soluções apresentadas à data – que resultaram na aprovação da DIA para o Aeroporto do Montijo.

Pelo contrário, todas as restantes OEs carecem da realização de um EIA e da consequente DIA. Em particular, a DIA para a localização Alcochete, obtida em 2010 e tendo por base estudos que datam de 2007, por já ter atingido o número máximo de prorrogações, requer um novo EIA.

**60. Aparentam existir diversas inconsistências na avaliação dos Critérios de Avaliação do FCD1 – Segurança Aeronáutica e FCD3 – Saúde Pública e Viabilidade Ambiental.** A desconsideração de estudos ambientais anteriores, assim como a excessiva modelização dos resultados em alguns critérios particulares, resultam em algumas conclusões aparentemente incoerentes entre as diferentes OEs. Em particular, relevamos cinco casos onde estas incoerências parecem evidentes:

- **Incêndios rurais:** Adianta-se no relatório da CTI que existe uma maior suscetibilidade a incêndios rurais no AHD do que nas restantes localizações. Esta conclusão levanta bastantes interrogações, dado o AHD se situar em zona urbanizada, contrariamente às outras localizações que se encontram dentro de zonas florestais. O resultado obtido resulta de um exercício estritamente teórico, na medida em que a escolha de um perímetro alargado a 25km afeta a ponderação a desfavor do AHD, que, apesar de se localizar em zona urbanizada, é considerada a pior localização quanto ao risco de incêndios rurais;
- **Avifauna:** As OEs localizadas no Montijo apresentam, de acordo com a CTI, uma situação desfavorável respetivamente à colisão com rotas migratórias de avifauna, apesar de já ter sido reconhecida, no contexto do EIA e posteriormente do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE), a compatibilidade da localização com os objetivos de conservação da avifauna e de segurança aeronáutica. Por outro lado, para as OEs localizadas no CTA, a avaliação da CTI aponta para a existência de riscos de colisão apenas “a partir da 3.ª

pista<sup>50</sup>. Esta conclusão afigura-se inconsistente com a proximidade à 2.ª pista, a qual dista sensivelmente 760 metros da 3.ª pista;

- **Atividade sísmica:** Foi considerada para as OEs localizadas no Montijo uma ponderação para a propensão de atividade sísmica mais de 5 vezes superior à prevista para as OEs localizadas no CTA e cerca de 10 vezes superior à das OEs localizadas em Vendas Novas. Não só esta conclusão parece inconsistente com estudos anteriores, como não parecem ter sido considerados neste ponderador quaisquer medidas de mitigação já contempladas na AIA do Aeroporto do Montijo;
- **Ecologia e floresta:** Foi apresentado um estudo relativamente ao impacto sobre os sobreiros, resultando em conclusões, por parte da CTI, que levantam alguns riscos. O facto das OEs localizadas no CTA e VNO implicarem o abate de cerca de 42.000 e 38.900 sobreiros, o equivalente a sensivelmente 20 anos de abates autorizados a nível nacional, parece ter sido considerado como um risco aceitável pela CTI, apesar de este ser um assunto altamente controverso e das declarações públicas recentes de associações ambientalistas<sup>51</sup>, que anunciaram a sua intenção de intentar ações judiciais por este motivo. De salientar que esta quantidade de sobreiros é quase idêntica à quantidade mencionada pela RCM 89/2022<sup>52</sup> como motivo do abandono da opção Rio Frio. Neste sentido, entendemos que a CTI deveria ponderar devidamente este risco na avaliação das OEs localizadas no CTA e VNO, em particular num contexto crescente de ativismo ambiental;
- **Movimentação de terras:** O Relatório Ambiental Preliminar aponta a extensão de pista de 300 metros sobre terreno lodoso (com um volume de aterro estimado em cerca de 500 mil metros cúbicos) como um fator desfavorável à localização do aeroporto no Montijo. No entanto, já foi evidenciada a ausência de qualquer dificuldade técnica para esta obra, tendo inclusivamente existido obras semelhantes na mesma zona, tal como a própria Base Aérea nº6 (BA6), que foi parcialmente construída sobre um aterro. Por outro lado, para as OEs localizadas no CTA, não foram identificados riscos do mesmo género, apesar da necessidade de movimentação de terras com um volume de 34 milhões de metros cúbicos, envolvendo uma decapagem completa da plataforma para a construção de 4 pistas (3.383 hectares) e o desvio de uma ribeira. Inclusivamente, no anexo cartográfico do relatório da CTI, a necessidade de movimentação de terras para escavações foi reavaliada, para as OEs localizadas no CTA com 4 pistas, em 145 milhões de metros cúbicos, valor este que parece bastante elevado em comparação com os valores anteriores, mas que, ainda assim, não foi considerado como um desafio técnico ou ambiental na avaliação efetuada pela CTI.

<sup>50</sup> CTI, Relatório Ambiental Preliminar (dezembro 2023), páginas 173 e 174.

<sup>51</sup> Diário de Notícias, “Ambientalistas recuperam estudo ambiental para contrariar opção de Alcochete para o novo aeroporto” (2 de dezembro de 2023).

<sup>52</sup> RCM 89/2022 de 14 de outubro de 2022, página 24: “Os principais argumentos, então apresentados contra a opção Rio Frio, consistiam nas suas características naturais, com destaque para o facto de se situar num corredor ecológico — definido no Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa — entre os estuários do Tejo e do Sado. Adicionalmente, a construção do aeroporto nesta localização, obrigaria à destruição de mais de 50.000 sobreiros, uma espécie arbórea com estatuto de proteção em Portugal”.

## V.2. Fatores Críticos para a Decisão e *Ranking* entre as OEs

Em função da valorização atribuída a cada um dos Fatores Críticos para a Decisão (FCDs), diferentes OEs podem posicionar-se como a solução preferencial para a expansão da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, cabendo agora ao decisor político refletir relativamente à relevância de cada FCD e da resiliência das diferentes OEs face aos riscos existentes – considerando também para o efeito os benefícios de uma solução que permita mitigar a perda de tráfego (*spillage*) no curto e médio-prazo.

**61. Em função da valorização que o decisor político atribua a cada um dos FCDs, diferentes OEs podem posicionar-se como a solução preferencial para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa.** O Relatório Ambiental Preliminar da CTI sugere vários caminhos possíveis para o aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa, com base nos resultados das análises efetuadas para cada FCD.

Com base na avaliação da CTI aos FCDs apresentada no Relatório Ambiental Preliminar, torna-se evidente que, consoante a ponderação atribuída a cada um dos FCD, diferentes OEs se posicionam como a opção preferencial para a expansão da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, nomeadamente:

- **FCD1 – Segurança Aeroportuária:** Caso se privilegie este FCD, a OE3 (CTA) e OE7 (VNO) posicionam-se como opções preferenciais;
- **FCD2 – Acessibilidade e Território:** Caso se privilegie este FCD, a OE1 (AHD+MTJ) ou a OE2 (MTJ) posicionam-se como opções preferenciais;
- **FCD3 – Saúde Pública e Viabilidade Ambiental:** Caso se privilegie este FCD, a OE7 (VNO) posiciona-se como opção preferencial;
- **FCD4 – Conectividade e Desenvolvimento Económico:** Caso se privilegie este FCD, a OE6 (AHD+CTA) posiciona-se como opção preferencial;
- **FCD5 – Investimento Público e Modelo de Financiamento:** Caso se privilegie este FCD, a OE6 (AHD+CTA) posiciona-se como opção preferencial.

Impõe-se assim, que, após revisão por parte da CTI do Relatório Ambiental Preliminar, o decisor político conduza uma reflexão relativamente à relevância de cada FCD e à resiliência das diferentes OEs face aos riscos existentes, de forma a identificar os próximos passos com vista à definição da solução final para o aumento de capacidade aeroportuária na Região de Lisboa.

**62. As considerações apresentadas nesta Resposta à Consulta Pública deverão resultar numa profunda reapreciação por parte da CTI da avaliação aos FCD, em especial do FCD5 – Investimento Público e Modelo de Financiamento, tornando-se claro, pelo exposto no capítulo IV, que uma opção dual AHD+MTJ é aquela que apresenta melhor VAL.**



- **FCD1 – Segurança Aeroportuária:** Importa ressaltar que, do ponto de vista da segurança aeroportuária, todas as OEs são viáveis e o FCD não determina a falta de segurança de nenhuma das OEs;
- **FCD2 – Acessibilidade e Território:** As opções que incluem a localização Montijo deverão manter-se como opções preferenciais, com reforço da sua vantagem relativa face às restantes OEs, em resultado de uma adequada ponderação dos riscos de concretização de acessibilidades (LAV e TTT) na sua avaliação;
- **FCD3 – Saúde Pública e Viabilidade Ambiental:** A avaliação das OEs apresenta diversas inconsistências (identificadas nos pontos 59 e 60) e, em particular, desconsidera a existência de uma DIA válida para o Aeroporto do Montijo, afigurando-se, assim, passível de revisão;
- **FCD4 – Conectividade e Desenvolvimento Económico:** Antecipa-se a melhoria da avaliação das OEs que incluem a localização Montijo, face à capacidade de acomodar o crescimento expectável do tráfego no médio e no longo-prazo e a uma correta avaliação dos resultados da análise custo-benefício (ACB);
- **FCD5 – Investimento Público e Modelo de Financiamento:** Uma opção dual AHD+MTJ aparenta ser a menos provável de requerer investimento público para a sua viabilização, face ao exposto nos capítulos anteriores relativamente à expectável evolução da procura, aos prazos e custos de construção e, conseqüentemente, ao melhor VAL.

**63. Adicionalmente, é importante considerar nos critérios de avaliação os benefícios de uma solução que permita mitigar a perda de tráfego (*spillage*) no curto e médio-prazo, e ter em conta que uma opção dual, viável no curto e no médio-prazo, só é possível garantindo as acessibilidades e a competitividade das companhias aéreas deslocadas para o novo aeroporto.** Uma solução de curto e médio-prazo é especialmente importante tendo em conta as estimadas apresentadas pela Confederação Portuguesa do Turismo, que apontam para até 1.649 mil milhões de Euros por ano<sup>53</sup> de perdas económicas para o país, derivadas das limitações de capacidade do AHD – resultando em até 4,5 milhões de passageiros perdidos por ano, de acordo com o mesmo estudo. Não obstante, a importância de garantir uma solução que permita mitigar o risco de perda de tráfego (*spillage*) no curto e no médio-prazo, é fundamental assegurar que essa solução cumpre os critérios, sem os quais uma solução dual, com um aeroporto complementar ao AHD, não é viável.

- **Distância a Lisboa:** É importante garantir incentivos e competitividade às companhias aéreas que se desloquem para o novo aeroporto. Para o efeito, a solução de curto e médio-prazo deverá permitir mitigar o custo de deslocação dos passageiros a Lisboa, de forma a tornar sustentável a compensação das companhias aéreas;
- **Prazos de construção:** É fundamental que esta solução minimize o tempo de construção da nova infraestrutura, de forma a minimizar a perda de tráfego (*spillage*) no curto e médio-prazo;

<sup>53</sup> EY, O custo da não decisão sobre a implementação do Novo Aeroporto de Lisboa – Apresentação dos resultados (julho de 2022), página 8.



- **Acessibilidades:** É indispensável que esta solução assegure as acessibilidades necessárias desde o momento de abertura no novo aeroporto, tanto para os passageiros, como para os colaboradores a servir a nova infraestrutura.

Tendo em conta os critérios supramencionados, as OEs localizadas em Alcochete, Vendas Novas e Santarém aparentam ter fortes condicionantes à existência de uma opção dual viável no curto e médio-prazo, tendo em conta a elevada distância a Lisboa (com forte impacto na competitividade das companhias aéreas deslocalizadas) e a incerteza nos prazos de construção das acessibilidades necessárias (i.e., LAV e TTT), que dificilmente estariam concluídas neste horizonte temporal.

Estas limitações levariam as companhias aéreas, por motivos de competitividade da sua oferta, no caso de um aeroporto complementar afastado da cidade, a optar por não se transferirem para o novo aeroporto até que todas as outras o fizessem, resultando num aeroporto complementar sem expressão, até que uma grande companhia aérea para lá se transferisse – o que dificilmente aconteceria face ao forte impacto na competitividade da sua oferta. Disto resulta que uma solução de curto e médio-prazo, distante de Lisboa não seria viável, tornando necessária a abertura do novo aeroporto simultaneamente com o encerramento do AHD, não sendo provável uma situação em que o novo aeroporto cresça progressivamente até “tiver sido criada suficiente massa crítica”<sup>54</sup>. Assim, seria necessário assumir desde o início a construção de uma infraestrutura completa, que permita a transferência integral de todas as companhias aéreas, com todo os custos, prazos e riscos de desadequação de planeamento e dimensionamento inerentes.

Dadas as potenciais implicações para a tomada de decisão por parte do decisor político, é fulcral que a CTI reflita, nas suas conclusões, os impactos dos argumentos da ANA presentes nesta Resposta à Consulta Pública, a fim de informar adequadamente a avaliação de cada FCD e, conseqüentemente, a recomendação sobre a solução para aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa.

**64. Por fim, importa referir que a avaliação da CTI não teve em consideração algumas opções viáveis para o aumento de capacidade aeroportuária na Região de Lisboa.** Por um lado, como mencionado no ponto 34, não foi considerada a opção AHD+MTJ original apresentada pela ANA, com um total combinado de 72 movimentos por hora, tendo sido considerada a OE1 com apenas 62 movimentos por hora. Por outro lado, não foram consideradas OEs com mais de dois aeroportos, que permitissem aproveitar infraestrutura já existente, como é o caso do Aeroporto do Montijo, para mitigar a perda de tráfego (*spillage*) no curto e no médio-prazo, permitindo posteriormente o planeamento atempado de uma nova infraestrutura aeroportuária *greenfield*. A desconsideração de ambas as opções, assim como a qualificação das OE1 e OE2 como inviáveis por motivos de limitação de capacidade aeroportuária (assumindo as projeções de tráfego otimistas apresentadas pela CTI), resultam na avaliação exclusiva de opções *greenfield* para o aumento de capacidade aeroportuária na Região de Lisboa, o que, assumindo prazos de execução alinhados com as melhores práticas de aeroportos recentes, implicaria que o AHD seria o único aeroporto a servir a Região de Lisboa, pelo menos, nos próximos 10 anos.

---

<sup>54</sup> CTI, Relatório Ambiental Preliminar (dezembro 2023), página 181.

## VI. Considerações sobre os próximos passos para a solução de futuro

Face às múltiplas lacunas identificadas na metodologia, análises e conclusões do Relatório Ambiental Preliminar elaborado pela CTI, recomenda-se um conjunto de próximos passos tendo em vista a preparação do Relatório Ambiental Final, que permitam informar melhor o decisor político na definição da solução de futuro para o aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa, reiterando a ANA a sua total disponibilidade para participar, colaborar e apoiar estudos e discussões subsequentes.

**65. No seguimento desta Resposta à Consulta Pública do Relatório Ambiental Preliminar produzido pela CTI, recomenda-se que sejam incorporadas as considerações apresentadas e que seja revista, para todas as OEs, a avaliação dos diferentes Fatores Críticos para a Decisão (FCDs) refletindo os potenciais impactos identificados, a fim de informar a recomendação do Relatório Ambiental Final.**

Em especial, para a correta informação do público e dos decisores políticos, solicita-se que o Relatório Ambiental Preliminar da CTI seja completado, na sua versão final, para incorporar os resultados da avaliação económico-financeira (VAL) das OEs nos horizontes 2050, 2062 e 2082, utilizando valores de custo médio ponderado de capital alinhados com aqueles utilizados pela ANA ou a ANAC no âmbito da regulação económica, e considerando os seguintes elementos:

- Cenários alternativos de projeção de tráfego aéreo de longo-prazo, por exemplo, a projeção da Eurocontrol para Portugal até 2050 (cenário “Base”) ou o estudo para a Região de Lisboa desenvolvido pela Altitude para a ANA, o qual estamos disponíveis para partilhar com a CTI;
- Prazos de execução e custos de construção mais realistas, nomeadamente, considerando cronogramas de execução de construção coerentes entre as opções estratégicas e em linha com referências internacionais, e desenvolvendo uma abordagem mais granular de estimativa dos custos – em particular, para uma OE dual AHD+MTJ, alavancando o cronograma e custos previstos pela ANA para o Aeroporto Complementar do Montijo;
- Avaliação económico-financeira, com base numa abordagem incremental face aos fluxos de caixa da exploração do AHD à luz da regulação atual, considerando os cenários de procura da CTI e aqueles que resultem dos cenários alternativos antes referidos.

**66. A ANA reitera a sua total disponibilidade para participar, colaborar e apoiar estudos e discussões subsequentes que sejam solicitados pelo decisor político, alavancando a sua ampla experiência na gestão das infraestruturas aeroportuárias nacionais e a experiência global da VINCI Airports no desenvolvimento, construção e operação de aeroportos.**

**67. Por fim, a ANA reitera a sua total disponibilidade para desenvolver, no âmbito e nas condições do Contrato de Concessão, a solução que seja escolhida pelo Estado.**





## Comissão Técnica Independente

# RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA 3ª fase da AAE: avaliação de opções estratégicas

## MAGELLAN 500

A CTI responde à totalidade de questões e comentários, do Relatório da Pronúncia e Anexos da Magellan 500, adiante designado como “[Resposta da CTI](#)”.

## **Pronúncia Magellan 500**

### **Terceira Fase da AAE**

#### **Avaliação das Oportunidades e Riscos das Opções Estratégicas Relatório Preliminar CTI de dezembro de 2023 - Consulta Pública**

#### **Comentário prévio da CTI sobre a pronúncia da Magellan 500 e as respostas da CTI**

A Magellan 500 apresentou uma pronúncia com 291 páginas. As 291 páginas encontram-se integralmente reproduzidas na matriz de resposta da CTI, como se pode comprovar pela comparação com a pronúncia original que se inclui depois da matriz.

Na sua pronúncia, a Magellan 500 incidiu sobre um conjunto delimitado de temas que foram repetidos até à exaustão, variando a formulação das questões. A CTI respondeu exatamente da mesma forma ao mesmo tipo de comentários, predominantemente com as mesmas palavras, uma vez que o argumento da Magellan era quase sempre o mesmo já apresentado. A abordagem seguida pela Magellan 500 demonstra uma leitura incompleta do relatório e da complexidade do problema.

A CTI não pode deixar de manifestar o seu incómodo e desagrado com o tom agressivo, prepotente, desrespeitoso e, mesmo nalgumas partes, acintoso, utilizado pela Magellan 500 na sua pronúncia. A CTI não pode também deixar de assinalar as ameaças e a pressão exercida sobre os trabalhos da CTI. O comportamento da Magellan 500 mostra que não compreendeu que a CTI é mandatada por Resolução de Conselho de Ministros, que é independente, e que não recebe instruções de quaisquer entidades públicas ou privadas.



Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>A Magellan 500, sendo interessada direta no presente procedimento, reserva-se ainda o direito de levar ao conhecimento da CTI outra informação ou contributos adicionais que se venham a identificar como relevantes para a concretização das tarefas que cabem no mandato da CTI, tal como definida na Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro (“<b>RCM 89/2022</b>”) e, mais recentemente, na Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2023, de 26 de julho (“<b>RCM 86/2023</b>”).</p> <p>Antes de se entrar na apresentação dos contributos relativos ao Relatório Preliminar, importa dar nota de um conjunto de aspetos que são transversais ao Relatório Preliminar e cuja consideração por parte da CTI se afigura indispensável, no sentido de o resultado final da análise que vier a ser realizada pela CTI respeitar a verdade dos factos e a legalidade.</p> <p>Os aspetos que, a este respeito, cabe destacar são os seguintes:</p>	<p>A Magellan 500 é um dos vários agentes relevantes, identificados pela CTI - ver quadro 9, pg 28 do RFCD pós-consulta pública.</p> <p>Do ponto de vista da consulta pública a CTI dedica exatamente a mesma importância aos diversos comentários recebidos até 26 de Janeiro de 2024.</p> <p>Salienta-se o facto de a RCM 86/2023 ter alterado a RCM 89/2022, facto que pondera na resposta que a CTI formula aos vários comentários recebidos em consulta pública.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Expectativa dum tratamento justo e imparcial:</b> O Aeroporto de Santarém constitui um projeto de iniciativa privada que, nos termos legais, a Magellan 500 pretende realizar em Portugal, sem recurso a qualquer financiamento público. A inclusão do Aeroporto de Santarém na Análise Ambiental Estratégica (“<b>AAE</b>”) promovida pela CTI resulta de uma proposta do Governo, aceite pela Magellan 500, acreditando esta que a análise a realizar pela CTI deverá ser justa e imparcial, o que a nosso ver não resulta do atual teor do Relatório Preliminar.</li> </ul>	<p>Como várias vezes repetido, a CTI é independente e imparcial em relação a todas as OE, baseando a sua avaliação em factos que naturalmente são interpretados à luz do conhecimento pericial da CTI e dos consultores que colaboraram nos estudos técnicos realizados, no quadro da avaliação estratégica.</p> <p>É amplamente reconhecido que a atividade da CTI ao longo de todo o processo de avaliação tem sido, desde o início, 100% transparente, participada e escrutinada.</p> <p>A avaliação realizada pela CTI não foi, nem era esperado que fosse com alteração publicada na RCM 86/2023, uma avaliação detalhada de projetos que nalguns casos suportam algumas opções estratégicas.</p> <p>Ser um projeto de iniciativa privada ou de iniciativa pública para a CTI tem o mesmo valor e é avaliado em igualdade de circunstâncias do ponto de vista do interesse público.</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>• <b>Julgamento em causa própria:</b> pese embora a RCM 89/2022 dar abertura à consideração de outras Opções para além das inicialmente previstas, a CTI criou a Opção Estratégica (“<b>OE</b>”) OE6 baseada no Projeto Magellan 500 (vide entrevista Presidente da CTI ao Público de 8 de abril de 2022: criação duma solução própria Alcochete complementar a Aeroporto Humberto Delgado (“<b>AHD</b>”) "por uma questão de coerência" com a solução de Santarém), e que é em si um passo intermédio para a OE3 (CTA) manifestamente favorecida pelo Relatório Preliminar. Adicionalmente, a CTI usou os recursos colocados à sua disposição para desenvolver esta nova OE6, bem como ajustar a OE3 (em particular, no que se refere à localização das pistas). Depois, a CTI comparou estas OEs, com as restantes OEs que envolvem</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Aeroporto de Santarém, julgando em causa própria e concluindo em detrimento das OEs que integram</li> <li>o Aeroporto de Santarém.</li> </ul>	<p>A acusação é absurda, carece de fundamentação e é difamatória da credibilidade e integridade da CTI.</p> <p>Esta afirmação mostra apenas que a Magellan 500 não percebeu a avaliação realizada pela CTI nem o seu mandato.</p> <p>A criação da OE6 limita-se a garantir que todas as opções eram analisadas explicitamente como solução única e como solução dual. A CTI também acrescentou a OE8, porque só a OE7 foi proposta na participação pública. É uma questão de coerência metodológica: OE1 (dual) OE2 (único); OE3 (único), OE6 (dual); OE4 (dual) OE5 (único); OE7 (único) OE8 (dual).</p>
<p>O Projeto Magellan 500 foi concebido com uma orientação de pistas otimizada do ponto de vista da orientação dos ventos, orografia e impactos ambientais. Para além disso, maximiza, em diversos aspetos, a compatibilidade futura com o AHD.</p> <p>Desde a conceção inicial do Aeroporto de Santarém houve consciência de todas as condicionantes circundantes que qualquer projeto de aeroporto tem necessariamente de levar em conta, incluindo restrições militares como a zona R60 de Monte Real.</p> <p>Em fevereiro-abril de 2023, a Magellan 500 apresentou à CTI uma solução de gestão de espaço aéreo, no quadro do projeto desenvolvido ao longo de 2020-22, que respeitava a zona R60.</p> <p>A 27 abril de 2023, a CTI apresentou o Relatório da 1ª Fase da Avaliação Ambiental Estratégica, onde relativamente a Santarém os “Conflitos com espaço aéreo militar” surgem como “Resolúvel” (slide 165), numa aceitação de</p>	<p>Em ponto algum do RA preliminar da CTI é afirmado que a NAV tenha classificado as OE4 e OE5 como inviáveis para um hub intercontinental - essa afirmação por parte da Magellan é falsa e carece de fundamento para poder ser considerada.</p> <p>As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, como devidamente explicado nos relatórios técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar. Esses relatórios, em particular o relatório da NAV, mostram a limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.</p> <p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos “<i>são necessárias as cedências das áreas</i></p>



Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>conformidade da solução proposta.</p> <p>Posteriormente, a NAV desenvolveu para a CTI um relatório (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação) onde fez uma análise, idêntica para todas as opções estratégicas, dum Point Merge alinhado com as pistas (esta é uma nova técnica com mais capacidade de organização das aeronaves para a aterragem que está atualmente em fase de implementação (2024)).</p>	<p><i>LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25) “ (pg48) .... “Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD. A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.(Pg 49)</i></p>
<p><b>SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA - ENQUADRAMENTO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A 5 dezembro 2023 a Comissão Técnica Independente (CTI)apresentou o Relatório Preliminar da “análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa” RCM 89/2022.</li> <li>• Consta deste relatório o Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação Aérea das Opções Estratégicas.</li> <li>• Neste relatório a NAV fez uma análise, igual para todas as opções, dum cenário de “Point Merge” alinhado com as pistas.</li> <li>• Na sua página 90 final, o relatório conclui, acerca do Magellan 500: “o projeto apresentado pelo proponente apresenta <b>constrangimentos</b> relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes <b>numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto</b>, nomeadamente o impacto que a orientação das pistas de STR representa na área de Monte Real. Nessa circunstância <b>deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito</b>”.</li> </ul> <p>Imediatamente iniciámos o que o próprio relatório recomenda: estudos de cenários com soluções de “Point Merge” tendo em conta a envolvente do</p>	<p>As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, como devidamente explicado nos relatórios técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar, e que mostram a limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.</p> <p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos “<i>são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25) “ (pg48) .... “Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD.A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.(Pg 49).</i></p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
Magellan 500.	

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p><b>SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – DESENVOLVIMENTO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De referir que a própria Eurocontrol, na descrição das soluções “Point Merge”, prescreve cenários em que estas poderão não ser alinhadas com as pistas.</li> <li>• <b>Grandes aeroportos de capital da Europa operam com Point Merge não alinhados com as pistas.</b> Para dar alguns exemplos, é o caso dos aeroportos de <b>Oslo, Dublin e, num caso extremo, Roissy Charles de Gaulle</b> (3º mais movimentado aeroporto Europeu), em que o Point Merge para os voos vindos de Oeste está quase em direção oposta à pista. Todos estes cenários estão representados nos slides finais do presente documento.</li> <li>• A navegação aérea implica sempre compromissos operacionais entre os diversos stakeholders, incluindo as zonas militares. O mais importante é precisamente esta procura conjunta de soluções com menor impacto global.</li> <li>• Com base nas diversas conversações com os stakeholders, desenvolvemos com o apoio dos nossos consultores de Flare Aviation Consulting, como base de trabalho, uma <b>estratégia evolutiva resumida no slide adiante intitulado “Airspace Evaluation Framework”</b>.</li> <li>• O conceito da Airspace Evaluation Framework é, <b>à medida que o tráfego aumenta em fases futuras, verificar com os stakeholders uma graduação de graus crescentes de liberdade, mas sempre de menor dimensão e impacto, permitindo o aumento gradual de tráfego.</b></li> </ul>	<p>No anexo 9 do PACARL diz-se “...Aos pressupostos considerados para a operação do AHD, nomeadamente a cedência do espaço aéreo de Sintra (LPR42B), a cedência do espaço aéreo de Monte Real (LPR60B) para a viabilização do PMS – Point Merge System para o AHD, a par com o já implementado Sistema ATM da NAV TOPSKY, são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25)” (pg49).</p> <p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos:</p> <p><i>“é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congéneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêm cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce”.</i> (Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p><b>SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – CENÁRIOS</b></p> <p>Assim, teremos uma graduação de Cenários à medida que o tráfego aéreo cresce:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Cenário 0:</b> cenário apenas de referência, de acordo com o Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação Aérea das Opções Estratégicas, e o que implicaria.</li> <li>• <b>Cenário 1-A:</b> solução de arranque conforme proposta inicialmente pela Magellan 500.</li> <li>• <b>Cenário 1-B:</b> como 1-A, com flexibilidade no limite das 2,5 milhas na proximidade das áreas militares R60.</li> <li>• <b>Cenário 2-B:</b> como 1-B, mas estabelecendo um Point Merge a norte evitando a zona militar R60, e por separação vertical, a zona militar R39 (teto 5.500 pés).</li> <li>• <b>Cenário 2-C:</b> como 2-B, mas negociando o levantamento do limite inferior numa parte menor da zona militar 60B, a Este, do nível do chão até uma altitude a definir com a NAV e a Força Aérea Portuguesa, em função dos parâmetros terminais de voo pré aterragem no Magellan 500.</li> <li>• <b>Cenário 3-C:</b> só possível com funcionamento em Hub, após fecho do AHD. Como 2-C, mas estabelecendo um segundo Point Merge, complementar ou alternativo, a Sul, abrindo opções para aumento adicional do tráfego.</li> </ul>	<p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos:</p> <p><i>“é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congêneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêem cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce”.</i> (Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</p> <p>.... e continua ...</p> <p><i>“apesar das alterações introduzidas pelos promotores da opção Santarém às configurações previstas no Anexo 9 ao Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023, verifica-se que, no que concerne à utilização do espaço aéreo, os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e, conseqüentemente, na operacionalidade da Base Aérea n.º 5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais que integra atinentes à defesa coletiva e à segurança cooperativa, pelo que se corrobora e reitera a afirmação já incluída no primeiro relatório da CTI. “</i></p>

## SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – CONSIDERAÇÕES IMPORTANTES

- De notar que estas **soluções serão apenas usadas na Configuração Não-Preferente dos ventos, num espaço temporal de operação do aeroporto relativamente reduzido**, já que os ventos predominantes na região farão que, na maior parte do tempo, as aterragens (e os Point Merge) sejam desenvolvidos para Sudeste, na direção oposta das pistas, sem interferência com zonas militares.
- Esta solução confirma o projeto **Magellan 500** como o que **menos zonas militares afetará: apenas duas e muito parcialmente** (R39 e R60B).
- **CTA impactará total ou parcialmente 5** (total CTA e parcial VNO, Santa Margarida, Montijo e Alverca) e **Vendas Novas impactará 6** (total CTA e VNO; parcial Santa Margarida, e Montijo; proximidade e possível conflito com Beja e TRA 13) (Relatório Preliminar).
- Fica evidente uma clara **vantagem da orientação das pistas do Magellan 500: não interferir com o Point Merge do AHD** (e vice-versa). Não seria o caso se tivessem idêntica orientação, por potencial conflito mútuo entre os Point Merge e rotas de descolagem de cada um dos aeroportos.

No espírito de abertura, transparência e cooperação que a Magellan 500 sempre demonstrou, continuaremos a trabalhar com as entidades competentes no sentido de validar as soluções propostas, na convicção de serem aquelas que melhor respeitam o superior interesse nacional.

Concluindo, o Aeroporto de Santarém é viável para um hub intercontinental ao contrário do que incorretamente refere o Relatório Preliminar.

As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, baseados, como devidamente explicado nos relatórios técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar, e que mostram a limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.

De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos “*são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25)*” (pg48) .... “*Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD. A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.*”(Pg 49).

O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) de 22 de Fevereiro de 2024, refere, citamos:

*“é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congéneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêm cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce”. (Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)*

.... e continua ...

*“apesar das alterações introduzidas pelos promotores da opção Santarém às configurações previstas no Anexo 9 ao Relatório da*

Comentário/questão	Resposta da CTI
	<p><i>Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023, verifica-se que, no que concerne à utilização do espaço aéreo, os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e, conseqüentemente, na operacionalidade da Base Aérea n.º 5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais que integra atinentes à defesa coletiva e à segurança cooperativa, pelo que se corrobora e reitera a afirmação já incluída no primeiro relatório da CTI. “</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Equivalência entre infraestruturas de acesso e “planeadas”</b> - a CTI compara, em pé de igualdade, as OE3, OE6, OE7 e OE8 que estarão dependentes da construção de enormes, custosas e demoradas infraestruturas de acesso, e as Opções que envolvem o Aeroporto de Santarém cuja localização já hoje dispõe da mais elevada conectividade rodoviária e ferroviária, e cujo projeto inclui as curtas vias de interligação. Esta metodologia da CTI não respeita a realidade e favorece aquelas opções a diversos níveis:</li> <li>• <b>Temporal:</b> conforme o Relatório Preliminar, o funcionamento pleno da OE3 (Alcochete Hub) favorecida pela CTI dependerá da construção acelerada da Terceira Travessia do Tejo (“<b>TTT</b>”) e de mais 80 Km de linha de Alta Velocidade (“<b>AV</b>”) a Sul do Tejo incluindo uma 4ª longa travessia ferroviária do Tejo Carregado-Benavente, facilmente orçamentáveis em valores superiores a 5 mil milhões de Euros no total, representando – mesmo admitindo apoios financeiros europeus – um esforço gigantesco para os contribuintes portugueses.</li> </ul> <p>Com base no histórico nacional de grandes obras públicas, a construção de cada uma destas poderá facilmente durar 10-15 anos, e, no seu conjunto, bem mais de 20 anos atravessando múltiplas legislaturas ... isto se chegarem a ser feitas. E o cenário não é muito diferente no caso das</p>	<p>O facto de STR ser servida atualmente pela A1 e pela LN não garante, por si só, elevada conectividade rodoviária e ferroviária. O que se constata, pelo contrário, é que as referidas infraestruturas são já das mais saturadas dos nossos sistemas rodo e ferroviário. E nada aponta para que no curto prazo esta situação se altere, pelo contrário irá agravar-se. Dito isto, importa ter em mente que o horizonte temporal desta AAE é o médio e o longo prazos.</p> <p>Assim, os estudos realizados consideraram as infraestruturas rodo e ferroviárias de transportes, quer existentes quer programadas ou planeadas, assumindo-as como “invariáveis”, uma vez que são suportadas no PFN, no PNI2030 e no recente documento da AMT com o título “Orientações para um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável”. Aliás a (RCM) nº 89/2022 faz uma referência explícita, enquanto objeto de análise, à LAV e à TTT.</p> <p>A rede de AV prevista na proposta do PFN contempla não só as ligações diretas entre as cidades do Porto e de Lisboa, tirando partido da quadruplicação da linha do Norte entre o Carregado e Lisboa Oriente, como a construção de uma nova linha AV, igualmente entre o Carregado e Lisboa, para a qual apresenta duas opções, com traçados na margem direita e esquerda do rio Tejo, sendo que a segunda entroncará na LAV</p>



Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>OE7 e OE8 (Vendas Novas).</p> <p>Estes tempos implicarão uma degradação por longo tempo do funcionamento destas OEs, isto assumindo que alguém aceitaria entretanto investir, mesmo com fortíssimos subsídios públicos à construção e exploração, num grande projeto aeroportuário desconectado do modo ferroviário por muito tempo. E também atrasará por décadas o fecho do AHD tão almejado pela CTI.</p> <p>Isto não está refletido nas análises que são feitas pelo Relatório Preliminar, por exemplo nas áreas de procura (PT1) onde poderia levar ao disparar dos valores da “procura não atendida”, nem económica (PT5) com a consequente dramática degradação do VAL e do “interesse dos promotores”.</p> <p>O Relatório da CTI não espelha a realidade e não analisa objetivamente as Opções que envolvem a construção de grandes infraestruturas públicas – como sucede com a OE3 (Alcochete Hub).</p>	<p>Lisboa Madrid, na zona do Poceirão, permitindo ligações diretas Norte – Sul não sobrecarregando e, conseqüentemente, aliviando, o núcleo central da AML, implicando esta um menor investimento (estimativa de custos IP).</p> <p>Pelo que as afirmações da Magellan sobre os custos e soluções para a LAV carecem de fundamento. A CTI trabalha com dados fornecidos pelas Infraestruturas de Portugal.</p> <p>Saliente-se que estas opções estão consideradas no PFN tal como se pode constatar na “Figura III.2 - Rede Ferroviária Nacional (Fonte: PFN 2022)” no Relatório 1-ICS (pág. 48).</p> <p>Observe-se que a LAV em articulação com as LCV também beneficia, embora indiretamente, as opções que englobam STR quer em tempos de ligação quer em potencial de serviços.</p> <p>Por outro lado, e no sentido da melhoria do serviço, foi proposta a alteração de “estação terminal” para “estação de passagem”.</p> <p>Os cálculos da ACB foram realizados para o cenário base, sem Alta Velocidade e Terceira Travessia do Teja, e para o cenário de expansão, considerando aquelas infraestruturas.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Financeira:</b> dos investimentos estimados em infraestruturas de acesso para as OE3 e OE6 preferidas pela CTI, constata-se que uma parte - TTT e primeiros 22 Km, até ao Poceirão – são parte da linha de Alta Velocidade (“AV”) para Madrid e a sua construção está inscrita no Plano Ferroviário Nacional (“PFN”) até 2050. No entanto, mesmo se essa parte do custo pode não ser totalmente alocável ao projeto do aeroporto no CTA, já a sua aceleração forçosa nos próximos anos o será.</li> </ul> <p>Adicionalmente, na componente rodoviária apenas se considerou a extensão da A33 entre a A12 e a A13, quando os estudos de 2010 apontavam para</p>	<p>Nas ligações ao CTA, apresenta-se a proposta Base, com uma extensão de cerca de 24 quilómetros, e propõe-se uma proposta Variante, com cerca de 27 quilómetros. Esta proposta variante permite a ligação à A13 (Este) e à N118 (Oeste), N119 (Norte) e ao IC3, retificando o traçado da N118 (duplicação) e, conseqüentemente, a toda a Rede Rodoviária “adjacente”, designadamente A12 e N4.</p> <p>Do ponto de vista das grandes infraestruturas é como reconhecido por vários atores relevantes, seria metodologicamente errado equacionar</p>



Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>a necessidade dum conjunto adicional de obras rodoviárias que já foram objeto da nossa pronúncia de 4 de agosto de 2022 (totalmente desconsiderada pela CTI).</p> <p>Nos próximos 10 anos (pelo menos), o País já está comprometido com o outro grande investimento da AV Porto-Lisboa, orçado em mais de 4.500 milhões de Euros. Fará uma diferença abissal para os governos das próximas legislaturas (e para o País) poder avançar para a TTT e a AV a Sul apenas na sequência temporal da AV Lisboa-Porto, conforme prescrito no PFN, em vez de comprometer a capacidade de investir noutras regiões e áreas primordiais da sociedade, por havê-la empenhado numa simultaneidade evitável de mega-obras.</p>	<p>um novo aeroporto para a região de Lisboa não reconhecendo todo o esforço que está a ser planeado e programado para compensar os atrasos a que Portugal chegou do ponto de vista de infraestruturas ferroviárias.</p> <p>Em todo o caso a CTI fez a análise e a avaliação, caberá ao decisor decidir</p>
<p>• <b>Concorrencial:</b> na avaliação da OE3, a CTI assume que será construído o troço de AV Poceirão-CTA- Carregado numa extensão de 58 Km, que inclui uma nova, extensa (cerca de 12 Km de comprimento) 4ª ponte ferroviária sobre o Tejo (“4TT”), e facilmente orçamentável no seu todo em cerca de 1.500 milhões de Euros.</p> <p>Partindo desta assunção, o Relatório Preliminar considera que o custo do “Ramal do NAL” dedicado de 20 Km previsto nos estudos de 2010 não é imputável àquele projeto, mas tão só os 7 Km dentro no perímetro do aeroporto, reduzindo assim, dramaticamente, os custos de conectividade ferroviária da OE3.</p> <p>Escreve a CTI no Relatório Preliminar que “Esta solução se baseou na informação tem como suporte os elementos do PFN e os que foram apresentados pela Infraestruturas de Portugal (IP) (Rede Ferroviária Nacional-Articulação com as localizações em estudo para o Novo Aeroporto de Lisboa, Workshop PT3, LNEC 27/09/2023)” (PT3_Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1).</p> <p>A comprová-lo, um artigo no jornal O Público, de 7 de dezembro de 2023, com o título “Alcochete desvia alta velocidade para margem esquerda do Tejo e força nova ponte” não mereceu qualquer desmentido público conhecido por</p>	<p>Como referido anteriormente, a rede de AV prevista na proposta do PFN contempla não só as ligações diretas entre as cidades do Porto e de Lisboa, tirando partido, numa primeira fase, da quadruplicação da linha do Norte entre o Carregado e Lisboa Oriente, como, numa segunda fase, a construção de uma nova linha AV, igualmente entre o Carregado e Lisboa, para a qual apresenta duas opções, com traçados na margem direita e esquerda do rio Tejo, sendo que a segunda entroncará na LAV Lisboa Madrid, na zona do Poceirão, permitindo ligações diretas Norte – Sul não sobrecarregando e, conseqüentemente, aliviando, o núcleo central da AML. Acresce que esta opção, que consta do PFN como referido, com todas as obras de arte associadas, apresenta um menor custo de investimento (estimativa de custos da IP) relativamente à opção pela margem direita que, sendo mais curta, comporta um número elevado de túneis e viadutos a construir.</p> <p>A proposta de alteração das ligações ferroviárias ao aeroporto no CTA em relação à solução apresentada no estudo do LNEC de 2010, observou um mesmo princípio, que aplicamos a todas as localizações (incluindo STR) de dar preferência a ligações de continuidade em detrimento das ligações em ramal.</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>parte da IP.</p> <p>Ora será que este troço Poceirão-CTA-Carregado consta efetivamente do PFN?</p> <p>O documento base do PFN nem a ele alude, deixando-o a sombreado nos mapas. A respetiva apresentação pública nem nos mapas o coloca, e apenas surge com mais alguma visibilidade num anexo de mapas. Não cremos que baste um Workshop no LNEC (entidade também responsável pela Avaliação Ambiental Estratégica em curso da AV) para mudar o PFN e comprometer o País e os próximos governos a investir cerca de 1.500 milhões de Euros num troço de AV e numa 4ª ponte sobre o Tejo, que seguramente sem aeroporto no CTA não será racionalmente opção imediata.</p> <p>Requeremos, pois, que os custos do Ramal do NAL de 20 Km sejam incluídos na OE3. Pelo acima exposto, também entendemos que o troço de AV Poceirão-CTA-Carregado apenas será construído devido à opção pela OE3, pelo que deverá ser considerado uma ajuda de Estado a esse projeto, a mesmo título das outras que vierem a ser concedidas, e tratadas adiante na presente pronúncia.</p>	<p>Quanto às fontes utilizadas, podemos ainda acrescentar, o PNI2030 e o recente documento da AMT com o título “Orientações para um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável”.</p> <p>Em suma, o troço Poceirão-Carregado consta efetivamente do PFN. O autor do artigo do Público não compreendeu que o PFN prevê no futuro três ligações do Carregado a Lisboa, a saber, a atual LN, a sua quadruplicação, e uma nova LAV.</p> <p>O próprio comentário confirma que a referida ligação se encontra no PFN. É verdade que se encontra num anexo porque numa primeira fase a ligação Lisboa - Porto será assegurada pela quadruplicação da LN, como referido anteriormente, e só numa segunda fase haverá necessidade de garantir a construção de uma terceira linha.</p>
<p>Também contestamos como aparentemente teve lugar um Workshop que resultou na assunção que um extenso troço de AV que beneficia a localização CTA (OE3 e OE6), sem ter sido dada idêntica oportunidade à Magellan 500 para estudar itinerários que, a Sul de Leiria, permitissem também servir Santarém. Para mais quando é evidente que a CTI considerou esses itinerários, conforme é bem visível nos mapas do PT4_Anexo 4 - Condicionais nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos.</p>	<p>Quanto à imputação dos custos, como referido acima, não devemos imputar custos de infraestruturas de transportes a qualquer localização aeroportuária em análise quando essas infraestruturas estão já previstas em documentos oficiais. O referido Workshop veio apenas reafirmar as opções tomadas a este respeito pelo governo.</p>
<p>Em linha com o acima exposto, não é, pois, de estranhar que o próprio Relatório Preliminar reconheça na página 320: “... do ponto de vista económico, do cenário que inclui o projeto da Alta Velocidade e TTT deverá ter em consideração todos os custos (económico, social e ambiental) e benefícios. Nesta análise, naquele cenário, apenas se consideram os benefícios da redução do tempo no acesso ao aeroporto, mas não os</p>	<p>Os custos de investimento associados a essas infraestruturas deveriam ser totalmente imputados às OE se essas infraestruturas servissem só, e apenas, o aeroporto, o que não é um cenário plausível.</p> <p>Como enfatizamos anteriormente, o facto de STR ser servida atualmente pela A1 e pela LN não garante, por si só, elevada</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>respetivos custos. Esta limitação altera a avaliação relativa das opções estratégicas, beneficiando as localizações CTA e VNO.”</p> <p><u>Só com esta avaliação enviesada se explica que as únicas duas opções estratégicas (OE4 e OE5) com ligação ferroviária desde o primeiro dia e a custo zero para o contribuinte, sejam as mais mal classificadas na avaliação preliminar, o que denota uma análise por parte da CTI distorcida da realidade atual.</u></p>	<p>conectividade rodoviária e ferroviária. O que se constata, pelo contrário, é que as referidas infraestruturas são já das mais saturadas dos nossos sistemas rodo e ferroviário. E nada aponta para que no curto prazo esta situação se altere, pelo contrário, todos os indicadores de tráfego (rodo e ferro) indicam que se irá agravar.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Definição de zona de influência:</b> uma grande quantidade das análises ao longo de todo o Relatório Preliminar estão falseadas por uma definição defeituosa das “zonas de influência” de cada aeroporto.</li> </ul> <p>Na área de acessos PT3 elas são definidas como “isócronas de 30 minutos a partir de cada localização aeroportuária, calculadas ao longo da rede rodoviária, em condições normais de circulação. Para além de referenciar a porção do território acessível em 30 min ou menos partir de cada localização, estas isócronas constituirão as unidades espaciais de análise local, através das quais serão agregadas as variáveis objeto de medição neste estudo” (Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1 - 2.1. Enquadramento territorial – Pág. 10).</p> <p>Não faz qualquer sentido definir a zona de influência de aeroportos internacionais, infraestruturas comumente separadas por centenas de quilómetros, pela distância que, em condições normais, se percorre em 30 minutos de carro, que atualmente colocaria, por exemplo, Cascais fora da zona de influência do AHD.</p> <p>A área jurídica da própria CTI (PT6) descreve no Relatório Preliminar (PT6_Anexo A - Análise legal do modelo de financiamento face aos regulamentos europeus) que na União Europeia “A zona de influência de um aeroporto, refere-se à “fronteira geográfica de mercado” e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se “normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro,</p>	<p>Isócronas de 30 minutos, definidas no contexto do trabalho desenvolvido pelo PT3, não representam de forma alguma “zonas de influência” das várias localizações aeroportuárias e muito menos “fronteiras de mercado”.</p> <p>O objetivo das isócronas é apenas o de definir um limite para o território considerado como “envolvente próxima” de cada localização, através de um critério igual para todas elas. Por envolvente próxima, entendemos o território onde se considera que haja maior probabilidade de localização de funções associadas ou de apoio ao aeroporto, e onde é expectável que resida o grosso da força de trabalho necessária, tanto para o aeroporto como para as funções a ele associadas.</p> <p>A escolha do limite temporal de 30 minutos, prende-se com o facto de esse valor ser muito próximo do tempo médio das viagens pendulares casa-trabalho na UE (que é de 27 minutos, segundo o Eurostat). Em Portugal, tal valor é até bastante inferior a 30 minutos (concretamente, 21 minutos). Ver <a href="https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_place_of_work_and_commuting_time_statistics">https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_place_of_work_and_commuting_time_statistics</a>.</p> <p>Note-se que o conceito de “envolvente próxima”, operacionalizado pelas isócronas de 30 minutos, é muito diferente do conceito de “área de influência”, desenvolvido pelo <b>PT5 no seu “Anexo 2 – Conectividade aérea e desenvolvimento regional”</b>. Na verdade, nunca nos relatórios do PT3 foi utilizado o termo “área de influência”. Os objetivos específicos</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>comboio ou comboio de alta velocidade” (Comunicação n.º 25 de 2014, da Comissão Europeia).</p> <p>Mesmo o cálculo das zonas de influência de 30 minutos no Relatório Preliminar afiguram-se defeituosas, como se evidencia pelos exemplos seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A partir do Aeroporto de Santarém (OE4 e OE5) para Sul a isócrona acaba em Aveiras de Cima, a apenas 37 Km pela A1, onde 30 minutos permitiriam percorrer cerca de 60 Km e chegar ao início do concelho de Vila Franca de Xira.</li> <li>• Já no caso do CTA e Vendas Novas, as diferenças de tratamento chegam a ser gritantes: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ CTA (OE3): o início do concelho da Amadora, marcada dentro da isócrona, está a 55 Km por rodovia, que incluem atravessar todo o trânsito de Lisboa (Túnel do Grilo e CRIL), congestionados e com limites de velocidade de 80 Km/h.</li> </ul> </li> </ul> <p>Qualquer pessoa que conheça minimamente Lisboa e o seu trânsito sabe que fazer este percurso em 30 minutos é objetivamente impossível (aliás, se se atender às velocidades máximas legalmente definidas).</p> <p>O PT3 Relatório Técnico Complementar tem, na página 24 relativamente ao CTA a referência seguinte: “A cidade de Lisboa é atingida em pouco menos de 30 minutos”. Como, então, ainda se consegue atravessar a cidade e chegar à Amadora ainda dentro desses 30 minutos?</p> <p>Esta situação ocorre igualmente se se tratar de Odivelas.</p> <p>Vendas Novas (OE8): dando como exemplo apenas um caso extremo, o início do concelho Almada está a 63Km de Vendas Novas, tornando-o inalcançável por rodovia em 30 minutos. No entanto, está incluída dentro da isócrona, o que consubstancia um manifesto erro técnico que qualquer perícia</p>	<p>de cada um destes conceitos analíticos são claramente diferentes, assim como o são as suas definições geográficas. Não devem ser confundidos, ou julgados iguais, como parece transparecer do teor desta consideração. Não obstante, dado o potencial de confusão entre os dois conceitos, iremos proceder a uma melhor caracterização do conceito de “envolvente próxima”, na versão final do relatório.</p> <p>Quanto à geometria da isócrona de STR, no seu extremo sul. Efetivamente, a partir da localização STR, em 30 minutos e à velocidade máxima legal, é possível atingir um ponto da A1 que dista 24 Km para sul do limite representado (que se localiza 6,5 Km a sul do nó de Aveiras de Cima). No entanto, os únicos nós da A1 nesse troço, são os do Carregado e da A10 (separados por apenas 900m). Como as isócronas são geradas ao longo da rede rodoviária, e como a A1 só possui ligações com a rede local nos nós, a parte não representada da isócrona consiste quase exclusivamente nos próprios canais da A1 (24 Km) e da A10 (6 Km), extravasando estas vias apenas no nó do Carregado e muito localmente. Por razões de legibilidade cartográfica, e porque nos canais de autoestradas não existe população (nem nenhuma das outras quantidades medidas com recurso às isócronas), tomamos a liberdade de não representar algumas dessas extensões, opção que se estendeu a todas as localizações, não apenas a STR.</p> <p>É importante frisar que tal opção só se justifica porque, nessas extensões específicas, as isócronas contêm apenas valores insignificantes (quando não simplesmente nulos) das quantidades medidas.</p> <p>Quanto à isócrona de CTA. No modelo utilizado para este exercício, a média das velocidades nos links que compõe a CRIL desde o nó com a A1 até ao nó com o IC16, é de 85 Km/h, variando entre os 65 e os 100 Km/h. De acordo com o Google Maps, o tempo de viagem entre o ponto da A12 onde se ligará a nova via de acesso a CTA (ligando a A12 à A13) e o nó da CRIL com o IC16 (Amadora), é de 18 a 26 minutos (às 12:00 de segunda-feira). Se a isto somarmos os 16Km da nova via (feitos a</p>



Comentário/questão

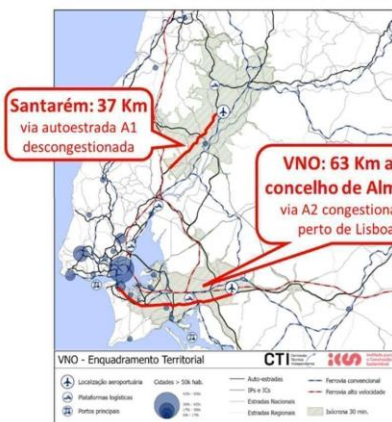
Resposta da CTI

Ex: Santarém Vs. Alcochete



PT3 Relatório Técnico Complementar – Pág. 24 – CTA:  
 “A cidade de Lisboa é atingida em pouco menos de 30 minutos”  
 E depois ainda a atravessa até Amadora e Odivelas?

Ex: Santarém Vs. Vendas Novas



Almada incluída na “zona de influência” de Vendas Novas de 30 minutos por rodovia

Figura 8 - Área de Influência – VNO  
 PT5\_Anexo 2 - Conectividade aérea e desenvolvimento regional

evidenciará.

Relativamente ao projeto no CTA, já

havíamos alertado para estas medições defeituosas por email de 2 de maio de 2023, a que a CTI respondeu (6 de maio de 2023):

“Não sabendo qual foi a localização aeroportuária considerada dentro do CTA para os números apresentados que, como é sabido, tem mais de 7500 hectares de superfície, com um comprimento na direção nascente poente de cerca de 16km, é difícil responder com precisão à questão levantada”.

O que deixa então na dúvida se estariam a definir as isócronas não relativamente à localização do projeto do aeroporto, na parte Este do CTA mais distante de Lisboa (estudos de 2010 confirmados neste Relatório Preliminar), mas sim a toda a extensão do CTA, o que acarretaria um significativo falseamento das isócronas, beneficiando indevidamente esta localização. Atempadamente levantámos esta dúvida por mail de resposta a 17 de maio de 2023, que nunca mereceu resposta por parte da CTI.

120 Km/h, ou seja, em 8 minutos), obtemos um tempo total de viagem entre os 26 e os 34 minutos.

A referência feita à página 24 do Relatório Técnico Complementar do PT3, refere-se a um outro exercício de análise (avaliação de centralidade), sem relação com as isócronas. Nesse exercício, definimos o centro de Lisboa como a Praça Marquês de Pombal. A frase citada refere-se, portanto, à distância temporal entre CTA e a Praça Marquês de Pombal. Segundo o Google Maps, essa distância é de 30 a 48 minutos (contando com os 8 minutos da nova via, referida antes; 12:00 de segunda-feira). A mesma distância temporal, medida no nosso modelo é de 28 minutos. Por outro lado, de acordo com o nosso modelo, a distância temporal entre CTA e a cidade da Amadora (nesse caso, representada pela localização da sua Câmara Municipal), é de 33 minutos.

Quanto à isócrona de VNO e ao Concelho de Almada. O início desse concelho (isto é, a interseção do seu limite com a A2, para quem vem de VNO), está a 55Km dessa localização aeroportuária (e não a 63 Km). A isócrona de VNO termina um pouco antes da Ponte 25 de Abril, a 60 Km do acesso de VNO (medidos pela A2/A6). Ambas as vias permitem velocidades de 120 Km/h nesses troços, o que perfaz uma distância temporal (até ao limite da isócrona) de 30 minutos. O que não consubstancia nenhum erro técnico. De facto, essa mesma distância avaliada pelo Google Maps, é de 30 a 40 minutos (12:00 de segunda-feira).

O acesso a CTA encontra-se (como já foi referido) na nova via que ligará a A12 à A13, a 16 Km para leste da sua interseção com a A12. Obviamente, a isócrona foi construída a partir deste ponto e não tem qualquer relação com o limite do Campo de Tiro de Alcochete.

Face ao exposto, não nos parece que qualquer dos pontos acima mencionados configurem “casos anedóticos”, nem que seja necessário reavaliar as isócronas de qualquer opção. Por outro lado, reafirmamos que tais isócronas não constituem as “zonas de influência de cada

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>De salientar que não bastaria corrigir os casos anedóticos acima, <b>sendo antes necessário fazer uma reavaliação geral das isócronas de todas as Opções por forma a que a análise da CTI esteja tecnicamente correta e não favoreça qualquer Opção</b>, designadamente as que envolvem o CTA.</p> <p>Em face do exposto, a Magellan 500 requer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que as zonas de influência de cada aeroporto sejam correta e equitativamente calculadas, e uniformemente aplicadas a todo o Relatório.</li> <li>• Que seja aplicado o critério conforme e lógico prescrito na União Europeia: 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade.</li> <li>• Que para analisar o risco de atraso ou concretização das grandes obras públicas de acesso realmente planeadas, para todos os projetos sejam calculadas duas zonas de influência: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inicial: com base nas atuais infraestruturas de acesso</li> <li>▪ Longo prazo: com base nas infraestruturas planeadas, sobretudo a Alta Velocidade, e apenas as constantes no PFN até 2050.</li> </ul> </li> </ul> <p>Sem a análise correta por parte da CTI dos pontos acabados de indicar, o resultado final da CTI estará viciado por erro nos pressupostos de facto, por parcialidade na análise das Opções e, no final, por desrespeito das normas técnicas e setoriais aplicáveis, desde logo as indicadas pela Comissão Europeia.</p> <p>Estranha-se que a CTI se afaste dos parâmetros que a Comissão Europeia tem por relevantes, aspeto que poderá, inclusivamente, inviabilizar o acesso a subsídios comunitários e levantar riscos de natureza concorrencial.</p>	<p>aeroporto” e que, por isso, não podem ser equacionadas com o referido critério prescrito pela Comissão Europeia. Critério esse que diz respeito à “fronteira de mercado” de um aeroporto, que é um conceito sem qualquer relação com o objetivo analítico que as isócronas cumprem, a saber: definir o território da “envolvente próxima” de cada localização aeroportuária.</p> <p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspetiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p> <p>O Parecer A do relatório síntese do PT6 aborda a “Análise legal do modelo de financiamento face aos regulamentos europeus, nomeadamente na vertente da concorrência e auxílios de estado e obrigações de notificação à Comunidade Europeia”, tarefa descrita na RCM. O conceito de “área de influência” aí utilizado tem, por isso, de ser entendido no contexto em que está inserido.</p> <p>No Relatório Ambiental Preliminar, são usados conceitos territorialmente significantes, mas enquadrados nas matérias em análise.</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>• <b>Definição dos perímetros de impacto ambiental:</b> os perímetros usados para cada uns dos fatores ambientais estão desprovidos de consistência entre si, penalizando quase sempre a OE4 e OE5 (Santarém). Alguns exemplos:</p> <p>• <b>Exposição ao perigo de incêndio rural:</b> o parâmetro fundamental considerado (PT4 Relatório Técnico Complementar) é a incidência de incêndios num perímetro de 25 Km. No caso do Aeroporto de Santarém, apesar de o seu perímetro de 3 Km ser seguro, é extremamente penalizado por zonas de incêndio remotas que não fazem qualquer sentido:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zonas a Sul do Tejo, separadas pelo rio e por mais de 10 Km de lezíria húmida cultivada</li> <li>▪ Zonas a Oeste próximas das Serras de Aire e Candeeiros, com grandes povoações de permeio (Alcanena, Pernes ...) que funcionam como barreiras urbanas de bloqueio aos incêndios.</li> </ul> <p>Isto coloca a localização do Aeroporto de Santarém illogicamente como menos segura de que por exemplo a OE3 (CTA) essa sim implantada sobre zona de elevado risco, como o mapa no Anexo 4 bem ilustra.</p> <p>Requeremos, pois, que seja considerada a perigosidade próxima de incêndio (perímetro de 3 Km).</p>	<p>No caso dos incêndios rurais, o resultado traduz a cartografia oficial da perigosidade estrutural de incêndio rural em Portugal (ICNF). O perímetro de 25 km (igual para todas as implantações analisadas) justifica-se pelo fumo e eventual interferência dos meios aéreos de supressão do fogo com o normal funcionamento do aeroporto.</p> <p>Os incêndios verificados em 2017 em Portugal mostram que, eventualmente, 25 km pecam por defeito.</p>
<p>• <b>Sobreiros:</b> em praticamente todos os parâmetros ambientais são considerados os perímetros envolventes ... exceto no referente ao montado de sobreiros onde é apenas considerada e medida a área de implantação dos aeroportos.</p> <p>Isto apesar de, por exemplo no referente às OE3 e OE6, o Relatório Preliminar se referir à disponibilidade de terrenos envolventes no CTA para construir uma cidade aeroportuária, chegando a quantificar a enorme área de 1.371 hectares (PT2 Relatório Técnico Complementar), e a recomendar em múltiplas instâncias do Relatório Preliminar às Câmaras Municipais de Benavente e</p>	<p>A estimativa do número de sobreiros foi realizada sobre os polígonos de implantação de Santarém, Campo de Tiro de Benavente e Vendas Novas (PT4 – Anexo III).</p> <p>No entanto, foram também realizadas medições das áreas de Floresta de Sobreiro e SAF de sobreiro, em hectares, tanto no polígono de implantação, como para a faixa de 3 km, para todas as opções, tornando todas as OEs comparáveis neste parâmetro (PT4 – Anexo II; Quadro 28 e 29, Páginas 119 e 120).</p>



Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>Montijo “Promover uma estratégia, o desenho urbano e a adequada aplicação de uma figura de planeamento que permita tirar todo o partido de uma situação única de desenvolvimento de um aglomerado aeroportuário em terrenos na posse do Estado (CTA)”.</p> <p>Conforme as cartas de biótipos (PT 4 – Anexo 2), na zona fora do perímetro de implantação do aeroporto de Alcochete a densidade do montado de sobreiro é bastante mais densa. Existe mesmo uma estimativa da ACHAR, associação que gere o grupo de certificação florestal onde está inserido o CTA, de aí existirem mais de 160 mil sobreiros.</p> <p>Requeremos, pois, que à semelhança da maioria dos outros critérios ambientais, para cada uma das OEs seja considerado o impacto no montado de sobreiro no perímetro envolvente, e que este leve em conta a área prevista (PT2) e localização disponível para as respetivas cidades aeroportuárias.</p> <p>Caso este requerimento da Magellan 500 não seja aceite, o resultado final da análise da CTI conduzirá, designadamente nas Opções que envolvam o CTA, a uma solução ilegal, geradora de um dano ambiental avassalador, passível, inclusivamente e face à legislação em vigor, de consubstanciar um crime ambiental por parte de quem venha a decidir e a executar a respetiva decisão.</p>	<p>A localização e configuração da cidade aeroportuária, nomeadamente as atividades logísticas associadas, dependerá do plano diretor do aeroporto na localização escolhida, da disponibilidade dos tecidos urbanos existentes para as acomodar e dos condicionalismos ambientais e de riscos nas áreas envolventes. A avaliação estratégica destes condicionalismos foi feita através da análise da faixa dos 3km envolventes ao polígono de implantação em cada opção estratégica.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Desconhecimento do projeto Magellan 500/Aeroporto de Santarém:</b> nalguns casos evidenciando, pelo menos, a ausência efetiva de interesse, ou de cuidado, por parte da CTI relativamente ao Aeroporto de Santarém. Recorde-se que nenhum pedido de esclarecimento feito à Magellan 500 ficou por responder. Alguns exemplos da menor consideração da CTI podem evidenciar-se pelo seguinte:</li> </ul>	<p>As ligações das infraestruturas rodoviárias às diferentes localizações aeroportuárias apenas se concentraram no estudo rodoviário, ao nível de Programa Preliminar, dos acessos aos perímetros aeroportuários, não incidindo nas vias internas de circulação. Aparentemente a figura apresentada no relatório poderá induzir em erro, mas o pretendido foi apenas representar esquematicamente (não com “aspecto rudimentar”) as ligações à rede rodoviária, nomeadamente à A1, à N365 e à M567.</p>

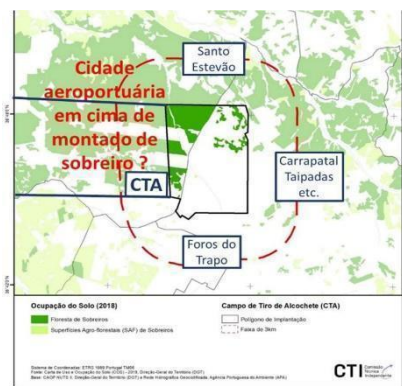



Figura 39 - Sobreposição do polígono com florestas de sobreiro e SAF de sobreiro, CTA  
PT4\_Anexo 2 - Condionalismos nos domínios da biodiversidade, áreas naturais e avifauna

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>• <b>Rodovia de acesso:</b> o plano diretor do Aeroporto de Santarém inclui, como não podia deixar de ser, uma via rápida interna de circulação fazendo também a ligação às rodovias circundantes, como é bem visível no documento (02) Airport Planning - Based on Idom Project Report) submetido à CTI em março de 2023. Esta solução inclui já a ligação à estrada local de acesso à EN3, recomendada no Relatório Preliminar.</p> <p>Não se compreende, pois, como na pág. 62 do PT3_Anexo 2 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 2, a CTI se dá ao trabalho de desenhar uma rodovia de acesso de aspeto rudimentar (inclusive sobreposta às pistas) e aparentemente sem respeitar as especificações técnicas inerentes à conceção/projeto de rodovias.</p> <p>ACESSO RODOVIÁRIO PROJETO SANTARÉM</p>  <p>PT3_Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1</p>	<p>Neste sentido, as figuras apresentadas no Relatório 2-ICS serão alteradas.</p> <p>Saliente-se, contudo, que nos elementos apresentados, quer no documento (02) Airport Planning - Based on Idom Project Report), quer na figura apresentada, não se verifica qualquer ligação direta à N3 mas apenas pela atual N365-4.</p>
<p>• <b>Perigo de inundação:</b> no documento PT4_Anexo 4 - Condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos está escrito:</p> <p>No caso da OE 4 (AHD + Santarém) o índice de risco normalizado é bastante influenciado pela interseção, na área de Santarém, com fundos de vale sujeitos a inundação da Vala da Rimeira, Rio Alviela e Rio Tejo. De entre as opções estratégicas que pressupõem um aeroporto único, a OE 5 é a que apresenta situação mais desfavorável (Irn = 0,75) pelas mesmas razões apontadas no parágrafo anterior.</p> <p>Ora faz parte da informação do Aeroporto de Santarém submetida à CTI que toda a plataforma aeroportuária, incluindo na referida Vala da Rimeira, é</p>	<p>O índice de risco de inundação traduz a realidade do território envolvente. A AAE avalia apenas a localização proposta para as infraestruturas e não as eventuais características do projeto, que deverão ser alvo de AIA.</p> <p>O conceito de “enxurrada” não consta na terminologia técnica da Diretiva das Cheias (Directiva n.º 2007/60/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro), bem como do Decreto-Lei que plasma este documento na legislação portuguesa (Decreto-Lei nº115/2010, de 22 de Outubro).</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>elevada à Cota 40 ou acima. Adicionalmente, o projeto não abarca nem um metro quadrado de área inundável dos rios Alviela e Tejo.</p> <p>Este ponto já foi objeto de esclarecimento, aparentemente ignorado, na Pronúncia da Magellan 500 ao Relatório da Fase II (Quadro de Avaliação Estratégica – Relatório de Fatores Críticos para a Decisão) enviada à CTI a 4 de agosto, onde referimos: “Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar.”</p> <p>Não existe simplesmente risco de inundação porque o relevo dessa parte do perímetro é alterado para deixar de ser zona de cheia. Também foram tomados cuidados no dimensionamento da solução de escoamento da água da Vala da Rimeira para as piores enxurradas possíveis.</p> <p>A propósito, nessa pronúncia também alertámos: “Relativamente ao perigo de inundação, sugere-se a consideração de um indicador que atenda a projetos em leitos de rio, face ao crescente fenómeno de enxurradas provocado pelas alterações climáticas”. É que ao contrário do Aeroporto de Santarém, a OE3 e OE6 (CTA) é situada em pleno leito de rio (Ribeira do Vale Cobrão), com canais de escoamento de água entre as pistas (EIA 2010), expondo-o ao preocupante fenómeno crescente (provavelmente ligado às alterações climáticas) de enxurradas extremas como a ocorrida a 7 de dezembro de 2022 na Área Metropolitana de Lisboa.</p>	<p>No PGRI o termo enxurrada aparece uma única vez, como equivalente de cheia rápida. A este respeito, a cartografia utilizada (do PGRI e outras fontes indicadas no Anexo 4) abrange as cheias rápidas, assim como as cheias progressivas.</p>
<p>• <i>Erro de análise quanto às implicações do Contrato de Concessão ANA, mormente económicas:</i></p> <p>Após a apresentação do Relatório Preliminar, foi público e notório que, em poucas horas, a CTI passou da afirmação-chave no Relatório Preliminar que “Todas as opções são financeiramente viáveis, não sendo necessário financiamento público para a construção do novo aeroporto”, para afirmações subsequentes como “Estamos na mão da ANA” em entrevista da Presidente da CTI ao Público e Renascença (de dia 8 de dezembro de 2023) onde apelou ainda a que “Se a empresa que gere os aeroportos (a ANA) tem</p>	<p>A avaliação financeira das opções estratégicas demonstra que o VAL (Valor Atual Líquido) é positivo, isto é, que o investimento, financiado com dívida e capital próprio, é remunerado adequadamente, mesmo quando se consideram cenários menos favoráveis, nomeadamente de procura, de juros ou de custo de construção.</p> <p>O VAL positivo corresponde ao valor que um promotor estaria disposto a pagar pela concessão dos aeroportos de Lisboa, incluindo o AHD, com</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>disponibilidade para fazer o Montijo, se calhar tem disponibilidade para começar a fazer Alcochete”.</p> <p>A capacidade aeroportuária na região de Lisboa é porventura a infraestrutura mais crítica e cara do País nesta e nas próximas gerações, envolvendo um investimento de muitos milhares de milhões de Euros que poderão sobrecarregar desnecessariamente o Erário Público e os contribuintes por muitos anos, coartando a capacidade do País, e dos governos, pelas próximas legislaturas, para investimentos imprescindíveis noutras áreas da sociedade. O senso comum indica que um investimento destes não deve estar sujeito ao “se calhar” para o respetivo financiamento.</p> <p>Nem tampouco faz sentido o Relatório Preliminar fazer afirmações de viabilidade económica para todas as OEs com base em cálculos de VAL teóricos, como se não houvesse uma concessão em vigor.</p> <p>As opções económicas, postas o mais simples e objetivamente possível, são claras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ou se concentra toda a operação aeroportuária da região de Lisboa num único novo aeroporto, o que, em nossa leitura, pressuporá sempre um acordo naturalmente custoso com o atual concessionário, porque legitimamente comprou e explora uma operação rentável no AHD que teria de deixar, e essa obrigação financeira não decorre do seu contrato.</li> <li>• Ou se opta por uma solução dual através do desenvolvimento dum projeto de aeroporto economicamente viável. Será um investimento menor (a capacidade do AHD continua disponível) e menos arriscado, ainda mais se capitalizar sobre infraestruturas de acesso existentes, sem abdicar das ambições para o País se o projeto for escalável.</li> </ul> <p>Muito provavelmente, o sonho de muitos stakeholders dum mega-aeroporto que exige a construção acelerada de mega-infraestruturas de acesso, continuará a ser, como foi ao longo dos últimos 54 anos, uma barreira à real</p>	<p>início em 2024 e conclusão em dois dos horizontes temporais estudados (2062 e 2082).</p> <p>O VAL calculado assume taxas aeroportuárias fixas a preços constantes, o que é diferente do estipulado no Contrato de Concessão (CC). Adicionalmente, não se considera o mecanismo de partilha de receitas brutas previsto no CC.</p> <p>Ou seja, na avaliação financeira, mantendo-se o atual concessionário, este ponderará os benefícios resultantes da renegociação do mecanismo de regulação das taxas aeroportuárias com a alternativa de manter as atuais condições contratuais, considerando todos os efeitos da decisão, nomeadamente os que resultam do CC.</p> <p>Se o NAL for operado em concorrência com o concessionário do AHD, espera-se uma redução das tarifas em ambos os aeroportos, o que resultará num menor VAL para os operadores, e num aumento pelo menos de igual valor do excedente do consumidor. Ou seja, a operação de dois aeroportos de Lisboa em concorrência, mesmo que implique reequilíbrio financeiro ao atual concessionário, é preferível a uma operação em monopólio.</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa.</p> <p>A Opção 4 é objetivamente a que melhor serve Portugal por três razões objetivas e demonstráveis nos planos técnico, operacional, financeiro e jurídico, na medida em que: (a) permite a continuação do AHD sem interrupção enquanto se assegura a construção e a entrada em operação do Aeroporto de Santarém que, de entre todas as Opções com capacidade hub, é o mais rápido a entrar em operação; (b) permite uma perfeita articulação entre a atual concessão da ANA (que continuaria a explorar o AHD) e a Magellan 500 (que exploraria o Aeroporto de Santarém) introduzindo um fator de competitividade que favoreceria as companhias aéreas e os passageiros; (iii) não implicaria qualquer custo para os contribuintes portugueses da atual e das próximas gerações.</p>	
<p>• <i>Desconformidades e omissões jurídicas que afetam a validade da análise jurídica da CTI</i></p> <p>O Relatório da CTI contém, no plano jurídico, um conjunto de vicissitudes que afetam a análise realizada, a qual contém desconformidades e omissões de diversa ordem e que, a título principal, respeitam aos pontos seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Violação do mandato que a RCM 89/2022 atribuiu à CTI, a qual realizou no Relatório Preliminar um estudo diferente daquele que, em termos de sistematização e de objeto, foi determinado pela RCM 80/2022;</li> <li>- 1. Violação do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, que regula o regime jurídico da Avaliação Ambiental Estratégica (“AAE”), designadamente em termos de conteúdo e de procedimento, o conduz a que o Relatório Preliminar não sirva como AAE para os devidos efeitos legais.</li> <li>- 2. Violação pela CTI das garantias da imparcialidade tal como previstas no n.º 2 do Artigo 9º do Regimento da CTI, o que invalida uma parte significativa dos atos jurídicos praticados pela CTI.</li> <li>- 3. Omissão no tratamento de factos supervenientes relativos ao AHD e que condicionam toda a análise das Opções feitas pela CTI no Relatório</li> </ul>	<p>Note-se que a RCM 80/2022 autoriza os organismos do Ministério da Administração Interna a realizar despesa com a aquisição de serviços de limpeza!!!! Não deve ser essa RCM que querem referenciar.</p> <p>A CTI responde a comentários concretos e com fundamentos e não a declarações genéricas e não fundamentadas.</p> <p>Assim:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Quanto à violação do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, ainda que genericamente fundamentada, sempre se pode contestar a afirmação porquanto: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) foi sempre cumprido, na sua máxima extensão, em termos procedimentais, a participação, bem como a imposição legal de elaboração de um relatório preliminar, apresentado a 5 de dezembro de 2023;</li> <li>b) entre as entidades ouvidas, os pareceres das autoridades públicas reportam a conformidade do relatório, aí se incluindo naturalmente o seu conteúdo e objeto, com o enquadramento jurídico.</li> </ol> </li> </ol>



Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>Preliminar, em concreto os factos a que alude a Resolução do Conselho de Ministros n.º 201/2023, de 28 de dezembro, que determinam a melhoria da capacidade de oferta do AHD, não deixando de ser estranho que o Governo tenha determinado estas medidas ao arrepio dos trabalhos da CTI.</p> <p>- 4 No plano jurídico, designadamente na vertente com impacto financeiro e com impacto no Contrato de Concessão ANA, o Relatório Preliminar está incompleto. Por um lado, não analisou o impacto relativamente às Opções que integram o CTA e o Aeroporto do Montijo, o valor da disponibilização dos respetivos terrenos que, no plano do direito da concorrência, consubstanciam “ajudas de Estado” à entidade que o possa vir a explorar. A disponibilização dos atuais terrenos do CTA e do Aeroporto do Montijo à referida entidade consubstancia um ativo financeiramente calculável (seja em sede de transmissão da propriedade, seja de cedência de uso) que deve integrar os custos das Opções que envolvem aquelas infraestruturas, sob pena de infração em matéria de concorrência.</p> <p>5 Ainda no plano jurídico, não analisou todas as situações jurídicas que atualmente devem ser consideradas relativamente ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL, assumindo uma posição unívoca que não está conforme com os factos existentes a respeito desta matéria e com as medidas que, a este propósito, já foram tomadas tanto pelo Estado Português como pela Concessionária.</p>	<p>2. Quanto à violação das garantias de imparcialidade por parte dos membros da CTI, a CTI refuta veementemente tais imputações, reiterando que todo o trabalho resulta do empenho profissional e técnico de coordenadores e repetitivas equipas técnicas que realizaram um trabalho de natureza técnica.</p> <p>3. A CTI entregou ao Governo um relatório de curto prazo que está incluído no Relatório Preliminar e cujo conteúdo, naturalmente, foi tido em conta na demais análise e valoração da AAE. O que a CTI não consegue, e assume, é adivinhar o futuro. Por isso, não podia, a 5 de dezembro, considerar o conteúdo de uma RCM datada de 28 de Dezembro. Em todo o caso o determinado nessa RCM de 28 de dezembro está em linha com as recomendações da CTI entregues ao governo no relatório de curto prazo.</p> <p>4. Ajudas de Estado</p> <p>“Como visto no <b>Parecer (páginas 9 e 10)</b>, um auxílio de Estado implica “a existência de uma empresa, a imputabilidade da medida ao Estado, o seu financiamento através de recursos estatais, a concessão de uma vantagem, a seletividade da medida e os seus efeitos sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros”.</p> <p>Como aí se esclarece, a forma pela qual o auxílio é prestado é irrelevante. Foi também esclarecido como a construção e exploração de uma infraestrutura aeroportuária preenche o conceito de “empresa”. Naturalmente, a disponibilização a essa empresa de terrenos do Estado, pelo Estado, preenche os critérios da imputabilidade ao Estado e do seu financiamento mediante recursos estatais (<b>o que, aliás, era já reconhecido no Parecer, a páginas 21</b>, referindo-se à “disponibilização de propriedades”). Sendo os terrenos disponibilizados à empresa em causa, a medida é necessariamente seletiva. No que respeita aos requisitos da afetação da concorrência e das trocas comerciais, já concluímos que “qualquer auxílio ao investimento e ao funcionamento do(s) aeroporto(s) de Lisboa que preencha os restantes requisitos do conceito de auxílio de Estado será necessariamente considerado como</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
	<p>afetando a concorrência e o comércio entre Estados-membros” (<b>página 29 do Parecer</b>).</p> <p>Finalmente, e sobretudo, no que respeita ao requisito da “vantagem”, e como se disse no <b>Parecer, a páginas 22</b>, “se o auxílio consiste, por exemplo, na venda de um bem (v. g., um imóvel), [...] já não é tão claro que tenha sido concedida uma vantagem, porque se trata aí de comportamentos que poderiam ser adotados por um operador económico privado”. A disponibilização gratuita dos terrenos do Estado implicará a qualificação dessa operação financeira como auxílio de Estado.</p> <p>Ao contrário, se a venda, o arrendamento ou outra operação alternativa se verificarem por valores de mercado, não será concedida uma vantagem e, em consequência, a operação não poderá ser qualificada como auxílio de Estado.</p> <p>“O financiamento de infraestruturas que não se destinam a ser exploradas comercialmente é, em princípio, excluído do âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais” (<b>Comunicação da Comissão sobre a noção de auxílio de Estado, nº 203</b>). Ver <b>pp. 16 e ss. do Parecer A</b> quanto às infraestruturas e atividades que se enquadram no exercício de prerrogativas de poder público.</p> <p><b>Parecer A, p. 18:</b> entende a Comissão Europeia que, no “caso de uma infraestrutura originalmente utilizada para atividades não económicas ser posteriormente reafetada a uma utilização económica (por exemplo, se um aeroporto militar for convertido para utilização civil), apenas os custos incorridos na conversão da infraestrutura para utilização económica serão tidos em conta para a apreciação realizada nos termos das regras em matéria de auxílios estatais”. Isto é, todas as despesas realizadas antes, para financiar atividades não económicas, não serão consideradas auxílios de Estado.</p> <p>5. O parecer B que sustenta o <b>ponto 3 do Relatório Síntese do PT6 (pp. 19 e ss.)</b> analisa detalhadamente os procedimentos do NAL, a</p>



Comentário/questão	Resposta da CTI
	<p>alternativa da concessionária e a alternativa do Concedente. Para o efeito, fez um levantamento factual (tanto quanto foi possível) sobre o momento contratual em que se encontram concessionária e concedente, à luz de consensos anteriormente obtidos, mas que foram entretanto frustrados.</p> <p>Não corresponde à verdade que não seja evidente, quer no Parecer B quer no Relatório Síntese, que a OE5 é possível juridicamente por estar localizada fora da restrição territorial, prevista contratualmente, circunstância em que não existe direito de preferência da concessionária.</p> <p>O Estado pode ponderar a iniciativa pública fora do exclusivo da concessionária. O que sucede é que o mandato da CTI implica trabalhar com várias opções, as quais dificilmente poderão ter apenas essa dimensão. Terão de “interagir” com a rede aeroportuária concessionada. Recorde-se que: (i) se for uma solução única fora dos 75Km, então à partida é porque se vai fechar o AHD e, nessa medida e por essa via, impactar negativamente o contrato de concessão; (ii) sendo <b>dual, portanto complementar do AHD</b>, com um aeroporto localizado para lá dos 75 km, <b>não nos parece configurar uma mera operação paralela e independente de 2 aeroportos</b>. Entendemos assim, desde logo porque a RCM assinala, nas opções duais, a natureza de complementar do que se junta ao AHD (em regra). Assim, sendo necessária uma articulação, isso implicará uma ingerência na exploração a cargo da ANA e <b>tal ingerência</b> (e não simplesmente a operação de um segundo aeroporto, isto do ponto de vista técnico-jurídico) poderá habilitá-la a pedir a reposição do equilíbrio financeiro.</p> <p>A análise referida relaciona-se com os procedimentos contratuais vertidos no capítulo (e outras normas) expressamente referidos para a expansão aeroportuária da região de Lisboa.</p> <p>Mas o Relatório Síntese e o Parecer B são igualmente inequívocos ao sublinhar que, para além do limite territorial, o concedente não tem de</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
	<p>dar preferência à concessionária.</p> <p><b>(cfr. p. 23/104 do Relatório; Parecer B, n.º 22)</b></p> <p><b>Nota adicional:</b></p> <p>Juridicamente, um relatório técnico apenas pode conter erros e não ilegalidades. Apenas os atos administrativos e atos legislativos podem ser ilegais, com distintos procedimentos de contestação judicial, e diferentes instâncias judiciais. Os atos políticos nem sequer são sindicáveis judicialmente. Cfr. o disposto na alínea a) do n.º 3 do artigo 4.º do Estatuto dos Tribunais Administrativos e Fiscais. Ainda que a lei não defina ato político, existe doutrina autorizada a debruçar-se sobre o conceito - <i>vide</i> <b>Mário Aroso de Almeida, <i>Manual de Processo Administrativo</i>, 7.ª ed., Almedina, Lisboa, 2022, pp. 206 e ss..</b></p> <p>Os atos administrativos podem, de facto, ser ilegais por vícios associados ao dever de fundamentação, em particular quando se trata de atos discricionários. E tais vícios são, de acordo com o Código do Procedimento Administrativo, doutrina administrativa firmada há décadas por ilustres juristas como Vieira de Andrade e seguida pela jurisprudência, ou falta de todo ou a que existe é ininteligível, insuficiente ou incongruente. É igualmente indiscutível que a discricionariedade representa o espaço de conformação autónoma da Administração Pública, caracterizando a sua autonomia, como função estadual. Por conseguinte, os Tribunais Administrativos estão mais limitados na apreciação do exercício desse tipo de poderes, quando eles são, como no caso, apreciações e ponderações eminentemente técnicas. A lei veda ao juiz que se substitua ao juízo valorativo e ponderativo da Administração pública, sob pena de violação do princípio da separação de poderes. Apenas lhe é permitido verificar se há violação dos princípios fundamentais do direito administrativo como o princípio da proporcionalidade, da igualdade, da imparcialidade e se os mesmos foram violados de forma grosseira e evidente. Para meros efeitos de</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
	<p>esclarecimento, se a decisão de escolha do aeroporto for considerada uma decisão administrativa (o que não será absolutamente certo e indiscutível juridicamente), não deixará nunca de ser uma decisão discricionária, suportada no relatório técnico da CTI. Portanto, não lhe poderia ser imputado o vício de falta de fundamentação nem sequer uma fundamentação incoerente, insuficiente ou ininteligível. Pelo que soçobra a argumentação a este propósito expendida.</p>

### 3. Contributos de natureza especial

#### a. Contributos ao teor do Relatório Ambiental Preliminar

Documento: 1. Relatório Ambiental

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
66	<p>c) para lá dos 75km... as implicações seriam semelhantes porquanto muito provavelmente a operação do AHD teria de ser alterada.</p>	<p>Incorreto: os 2 aeroportos, STR e AHD são tecnicamente compatíveis e podem funcionar independentemente não implicando qualquer alteração à atual concessão da ANA.</p>	<p>O participante coloca o cenário da solução dual. <b>Na p. 99</b> do Relatório Síntese, diz-se: “<i>caso se pretendesse uma operação complementar e integrada, seria especialmente relevante regular essa articulação entre os dois gestores aeroportuários. Neste cenário, admitimos que se pudessem suscitar Modificações do Concedente ao Contrato de Concessão passíveis de gerar o direito da Concessionária à reposição do equilíbrio financeiro com fundamento na alteração da operação do AHD</i>”. a operação de um aeroporto em Santarém, ainda que impacte negativamente na exploração do AHD, não nos parece constituir fundamento suficiente para alicerçar um direito da ANA à reposição do equilíbrio financeiro (ainda que ela o venha provavelmente a invocar). Admitimos porém</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>que, caso o Estado venha a tomar medidas para assegurar uma gestão integrada em "modelo dual", venha então a ponderar modificações ao contrato (unilaterais), caso em que essas medidas podem elas próprias constituir fundamento de um tal direito. Daí ser assinalado como risco.</p> <p>Cfr. <b><u>Conclusão B.3. do parecer.</u></b></p> <p><b><u>Recorde-se o que acima já se disse:</u></b></p> <p>O Estado pode ponderar a iniciativa pública fora do exclusivo da concessionária. Recorde-se que: (i) se for uma solução única fora dos 75Km, então à partida é porque se vai fechar o AHD e, nessa medida e por essa via, impactar negativamente o contrato de concessão; (ii) sendo dual, com um aeroporto localizado para lá dos 75 km, não nos parece ser uma mera operação paralela de 2 aeroportos. Entendemos assim, desde logo porque a RCM assinala, nas opções duais, a <b><u>natureza de complementar do aeroporto que se junta ao AHD</u></b> (em regra). Assim, sendo necessária uma articulação, isso implicará uma ingerência na exploração a cargo da ANA e <b><u>tal ingerência</u></b> (e não simplesmente a operação de um segundo aeroporto, independente, isto do ponto de vista técnico-jurídico) poderá habilitá-la a pedir a reposição do equilíbrio financeiro.</p>
78	<p>OE3</p> <p>↗</p> <p>Cedência obrigatória total do CTA e parcial de VNO; de Santa Margarida, MTJ e Alverca.</p>	<p>Isto é razão para ser ↗ ?</p> <p>Mais Oportunidades com alguns Riscos</p> <p>A cedência de espaço aéreo militar só é negativo nas outras OEs porquê?</p> <p>Análise não conforme com o princípio da imparcialidade. Esta</p>	<p>Os impactos nas zonas militares são distintos nas várias OEs, por esse motivo foram classificados em função da possibilidade de resolução do mesmo. A análise foi imparcial e suportada por informação técnica independente. Leia-se relatórios FCD, e versão preliminar do relatório final, PT2 PACARL anexo 9</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		<p>situação de afetação das zonas militares, verifica-se igualmente nas OEs</p> <p>6, 7 e 8.</p>	
78	<p>OE3</p> <p>Possível conflito com corredores de aves migratórias a partir da 3ª pista;</p>	<p>Como garantem que só a partir da 3ª pista?</p> <p>Os corredores de árvores são fluidos e as pistas do CTA são separadas por apenas 2,5 Km na largura e 1,3Km no comprimento.</p> <p>A CTI deve demonstrar como apurou que as aves migratórias tencionam apenas conflitar a partir da 3ª pista.</p>	<p>A análise é suportada pelos estudos desenvolvidos no PT4 da CTI, que foram realizados com detalhe até à 2a pista</p>
78 - 81	<p>OE1, OE4, OE6 e OE8</p> <p>Separação de tráfego em duas infraestruturas prejudica a eficácia do hub e provoca custos adicionais e deseconomias na maioria dos agentes envolvidos nas operações (companhias aéreas, agentes de handling, gestão de tráfego aéreo, segurança, controlo de fronteiras, carga aérea, etc.)</p>	<p>Também pode trazer vantagens:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Não fechar AHD com conveniente proximidade a Lisboa, sobretudo para o turismo, permitindo, por exemplo, cenários da sua redução, que não percebemos porque não foram considerados. Existem omissões de aspetos que fragilizam a análise da CTI.</li> <li>- Redundância / complementaridade das</li> </ul>	<p>Esta afirmação carece de fundamentação. Não são conhecidos estudos que evidenciem vantagem na partição de tráfego aéreo em duas infraestruturas.</p> <p>A CTI teve o cuidado de entrevistar várias companhias aéreas e todas sem exceção (inclusive a Associação de Companhias Aéreas) referiram que a solução Dual era muito penalizadora para as operações</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		infraestruturas aeroportuárias.	
79	<p>OE4 e OE5</p> <p>Cedência obrigatória de grande parte da área militar de Monte Real, e de Tancos; cedência parcial de Santa Margarida.</p>	<p>Esta análise evidencia uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao</p> <p>espaço aéreo envolvente, que se podem tornar</p> <p>impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para</p> <p>o efeito.” (ver Secção 2)</p>	<p>No anexo 9 do PACARL diz-se “...Aos pressupostos considerados para a operação do AHD, nomeadamente a cedência do espaço aéreo de Sintra (LPR42B), a cedência do espaço aéreo de Monte Real (LPR60B) para a viabilização do PMS – Point Merge System para o AHD, a par com o já implementado Sistema ATM da NAV TOPSKY, são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25)” (pg49).</p> <p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos:</p> <p><i>“é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congêneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêm cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce”.</i>( Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</p>
79	<p>OE4</p> <p>Operação em STR apresenta maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que:</p>	<p>As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, baseados, como devidamente explicado nos relatório técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar, e que mostram a limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>valores de capacidade inferiores aos do AHD.</p>	<p>“apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2)</p>	<p>existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.</p> <p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos “<i>são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25)</i>” (pg48) .... “<i>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD.A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.(Pg 49)... “Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD” (Pg49)</i></p> <p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos: “<i>é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congéneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêm cedências posteriores à medida</i></p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p><i>que o tráfego aéreo cresce”.</i> (Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</p>
79	<p>OE5</p> <p>Cedência obrigatória de grande parte da área militar de Monte Real, e de Tancos; cedência parcial de Santa Margarida.</p> <p>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea, esta opção apresenta à partida grandes constrangimentos de espaço aéreo pela proximidade da Área Militar de Monte Real acrescido pela posição relativa, perpendicular, das pistas a esta área.</p> <p>Comparando com o plano de reestruturação de espaço aéreo para o AHD (cedências de áreas militares de Sintra e Monte Real), seria necessária uma grande cedência de espaço aéreo de Monte Real, por forma a ser possível a concretização da operação em modo hub, com grandes volumes de tráfego.</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2.</p>	<p>As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, baseados, como devidamente explicado nos relatórios técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar, e que mostram a limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.</p> <p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos “<i>são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25)</i> “ (pg48) .... “<i>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD.A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.(Pg 49)...</i> “<i>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD”</i> (Pg49)</p> <p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos:</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p><i>“é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congêneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêem cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce”.</i>( Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</p>
79	<p>OE4 e OE5</p> <p>Tem obstáculos naturais Serra de Aires e Candeeiros, e obstáculos artificiais: as eólicas.</p>	<p>Obstáculos estudados e não confirmados como impeditivos (Projeto e NAV).</p>	<p>No PACARL Anexo 9 pode ler-se na pag 90, citamos</p> <p><i>“4Proximidade e possível constrangimento com as Serras de Aire e Candeeiros e eólicas junto das Serras de Aire e Candeeiros. Carece de dados do AD (pistas) e de dados topográficos de obstáculos mais precisos.</i></p> <p><i>5Proximidade de Obstáculos poderá limitar o cumprimento criterioso de procedimentos aeronáuticos.</i></p> <p><i>6Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea, o projeto apresentado pelo proponente apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto, nomeadamente o impacto que a orientação das pistas de STR representa na área de Monte Real</i></p>
79	<p>OE5</p> <p>Fator de usabilidade idêntico ao</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim</p>	<p>O fator de usabilidade refere-se à relação entre o vetor de vento predominante e a orientação magnética da pista. O comentário da Magellan nada tem a ver com fator de usabilidade.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	AHD	<p>(Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2)</p>	
79	OE4 e OE5: Proximidade ao Oleoduto – 34Km.	Menos de 3 Km, em função do anteprojecto apresentado aos decisores públicos, também apresentado à CTI	A CTI verificou de novo as distâncias e confirma os dados constantes do seu relatório
79	Proximidade ao Gasoduto - 31km.		Não há comentário da Magellan, carece de explicação
79	OE4 e OE5: Procedimentos aproximação e descolagem precisão (PBN/ILS/GBAS) condicionados.	Esta análise carece de justificação técnica pela CTI.	PT2 Verificar PACARL - Anexo 9 - com procedimentos analisados e descritos pela NAV

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
86	<p>ANA – Aeroportos de Portugal</p> <p>Responsável pelo funcionamento da infraestrutura, manutenção do nível de serviço contratualmente estabelecido, e por assegurar o cumprimento de todas as normas nacionais e internacionais de segurança (safety e security) – responsabilidade na implementação da AAE e PACARL para a opção selecionada – plano diretor</p>	<p>Exceto OE4 e OE5 (fazer esta referência).</p>	<p>Será corrigido</p>
87	<p>Traçados da LAV Lisboa para o Porto (e Vigo) e Lisboa para Madrid, e Terceira Travessia do Tejo (TTT) já devidamente estabilizados;</p>	<p>Não é consistente introduzir alteração ao PFN</p> <p>num simples Workshop no LNEC com a IP a 27 de setembro.</p> <p>Apenas é “estável” no troço Gaia-Soure, o que afeta os pressupostos de análise do Relatório Preliminar.</p>	<p>Os estudos realizados consideraram as infraestruturas rodo e ferroviárias de transportes, quer existentes quer programadas ou planeadas, assumindo-as como “invariáveis”, uma vez que são suportadas no PFN, no PNI2030 e no recente documento da AMT com o título “Orientações para um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável”.</p> <p>A rede de AV prevista na proposta do PFN contempla não só as ligações diretas entre as cidades do Porto e de Lisboa, tirando partido da quadruplicação da linha do Norte entre o Carregado e Lisboa Oriente, como a construção de uma nova linha AV, igualmente entre o Carregado e Lisboa, para a qual apresenta duas opções, com traçados na margem direita e esquerda do rio Tejo, sendo que a segunda entroncará na LAV Lisboa Madrid, na zona do Poceirão, permitindo ligações diretas Norte – Sul não sobrecarregando e, conseqüentemente, aliviando, o núcleo central da AML, implicando esta um menor investimento (estimativa de custos IP).</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			Pelo que as afirmações da Magellan sobre as soluções para a LAV carecem de fundamento. A CTI trabalha com dados fornecidos pelas Infraestruturas de Portugal
91	OE3 Oportunidade de qualificação urbana da cidade de Lisboa com o fecho do AHD	Porque é que este aspeto comum a todas as soluções Hub surge apenas na OE3?	Este ponto será revisto na versão final do relatório.
91 - 92	OE3 e OE6: Aglomeração urbana com concentração significativa de população ativa na envolvente	Incorreto. Resultante duma defeituosa definição e medição das zonas de influência de cada aeroporto.	Isócronas de 30 minutos, definidas no contexto do trabalho desenvolvido pelo PT3, não representam de forma alguma “zonas de influência” das várias localizações aeroportuárias e muito menos “fronteiras de mercado”.  O objetivo das isócronas é apenas o de definir um limite para o território considerado como “envolvente próxima” de cada localização, através de um critério igual para todas elas. Por envolvente próxima, entendemos o território onde se considera que haja maior probabilidade de localização de funções associadas ou de apoio ao aeroporto, e onde é expectável que resida o grosso da força de trabalho necessária, tanto para o aeroporto como para as funções a ele associadas.
91 - 92	Acessos programados CV/AV com TTT e a AV na RTE-T	Mas não o troço Poceirão-CTA-Carregado, que não consta do PNF.	A rede de AV prevista na proposta do PFN contempla não só as ligações diretas entre as cidades do Porto e de Lisboa, tirando partido da quadruplicação da linha do Norte entre o Carregado e Lisboa Oriente, como a construção de uma nova linha AV, igualmente entre o Carregado e Lisboa, para a qual apresenta duas opções, com traçados na margem direita e esquerda do rio Tejo, sendo que a segunda entroncará na LAV Lisboa Madrid, na zona do Poceirão, permitindo ligações diretas Norte – Sul não

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			sobrecarregando e, conseqüentemente, aliviando, o núcleo central da AML, implicando esta um menor investimento (estimativa de custos IP).
91 - 92	<p>OE4 e OE5: Congestionamento dos acessos (A1) à cidade de Lisboa</p> <p>Acessibilidades com limitados níveis de redundância</p>	<p>Incorreto.</p> <p>Não consideraram as múltiplas variantes de entrada em Lisboa, limitaram-se a um percurso básico para o centro da cidade. Tampouco indicam ter analisado este impacto com a concessionária da autoestrada.</p>	<p>O estudo das acessibilidades para as diferentes OE foi efetuado com base no modelo PTV-VISUM, no qual foi definida a rede principal tendo, assim, sido consideradas todas as ligações principais a Lisboa, a partir de qualquer localização aeroportuária (confrontar Figura III.1 – Zonamento da rede macro modelada e localização das diferentes soluções aeroportuárias, pág. 26 do Relatório 2-ICS). Deste modo, todas as alternativas de percurso entre pares O/D são possíveis.</p>
91 - 92	<p>OE4 e OE5: Impossibilidade de ligação direta à AV</p>	<p>Porque não? Pode ser ajustável à semelhança com o feito no Workshop de 27 de setembro no LNEC para o troço Poceirão-CTA-Carregado.</p> <p>Adicionalmente, conforme observável nos mapas do PT4_Anexo 4 - Condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos, foram considerados traçados alternativos para o troço a Sul de Leiria passando por STR.</p>	<p>Esta possibilidade, embora tenha sido ponderada numa fase inicial, esbarrou com a constatação de que o traçado da LAV Porto Lisboa está totalmente estabilizado, como consta do PFN, do PNI2030, do documento da AMT sobre Mobilidade Sustentável, e de toda a informação recebida das Infraestruturas de Portugal.</p> <p>A <i>shapefile</i> das acessibilidades rodoviárias foi disponibilizada pelo PT3. As soluções propostas de ligações rodo e ferroviárias ao CTA não correspondem às soluções do estudo do LNEC de 2010. Os mapas referidos foram corrigidos.</p>
91 - 92	<p>OE4 e OE5: População ativa reduzida na</p>	<p>Incorreto.</p> <p>Resultante duma defeituosa definição e medição das zonas de</p>	<p>Tal como afirmado anteriormente, as isócronas de 30 minutos, definidas no contexto do trabalho desenvolvido pelo PT3, não representam de forma alguma “zonas de influência” das várias localizações aeroportuárias e muito menos “fronteiras de mercado”.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	envolvente	influência de cada aeroporto.	O objetivo das isócronas é apenas o de definir um limite para o território considerado como “envolvente próxima” de cada localização, através de um critério igual para todas elas. Por envolvente próxima, entendemos o território onde se considera que haja maior probabilidade de localização de funções associadas ou de apoio ao aeroporto, e onde é expectável que resida o grosso da força de trabalho necessária, tanto para o aeroporto como para as funções a ele associadas.
91 - 92	OE4 e OE5: Valores mais elevados de pegada carbónica	Não levaram em conta um contributo fundamental:  75% dos movimentos são N-NE-E, em que a localização STR poupa em média 70 Km de voo, diminuindo assinalavelmente os efeitos de emissão aeronáuticas.	Os valores calculados para a pegada carbónica de cada localização dizem respeito apenas às deslocações terrestres dos passageiros “não em trânsito” para cada localização aeroportuária, tal como está explicado nos relatórios do PT3. Esse mesmo critério foi aplicado de maneira uniforme para todas as localizações. Não se afigura credível transpor para o ano 2050 de referência para o estudo da pegada carbónica, a distribuição geográfica dos movimentos atuais que, como é sabido, estão sujeitos a uma enorme variabilidade.
91 - 92	OE4 e OE5: Reduzida disponibilidade de solos urbanos e para atividades económicas	4 municípios (Santarém, Torres Novas, Alcanena e Golegã) com 1.000 Km <sup>2</sup> de território fizeram um acordo para ajustar os seus PDMS ao projeto. Não haverá falta de espaço urbanizável.	Desconhecemos este acordo. Em todo o caso, devemos sublinhar que na p. 21 do “Relatório 2 – ICS”, se pode ler: “Importa reconhecer que, em qualquer caso, a construção de um novo aeroporto numa dada localização implicará necessariamente a revisão dos instrumentos de planeamento em vigor, designadamente os PDM abrangidos. O que os indicadores (de disponibilidade de solos urbanos e para instalação de atividades económicas) ilustram, é o potencial da situação de partida em que as localizações envolvidas nas opções estratégicas em análise se encontram e que, na verdade, contrastam entre si, refletindo as diferentes características e tecidos socioeconómicos das envolventes.”  Tanto quanto é do nosso conhecimento, o aludido “acordo” não segue nenhuma das formas legais típicas e juridicamente vinculantes para o efeito – i.e., através de contratos para planeamento [cf. artigo



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>79.º, n.º 1 do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (“RJIGT”)], ou mesmo através da publicitação de deliberações autárquicas tendentes à revisão dos planos diretores municipais ou à elaboração de um plano ou programa intermunicipal.” Os estudos do PT6 são de natureza jurídica pelo que a valoração do compromisso político dos municípios envolvidos – no fundo, é apenas disso que se trata com o aludido acordo de cooperação - aspeto que cai fora do escopo da missão da CTI. Acresce que se trata de ação futura, rodeada, portanto, de incerteza. As alterações de PDM dependem da intervenção de atividades públicas cujas competências não são modificadas por acordo, mas apenas pela lei.</p>
91 - 92	<p>OE4 e OE5: Grande área a expropriar com demolições de algumas habitações</p>	<p>Expropriações não maiores que para OE3 e OE6, sobretudo se se levarem em conta as expropriações massivas para as infraestruturas de acesso que estes necessitam.</p> <p>Não se evidencia análise das habitações desabitadas e/ou para habitação própria? A análise da CTI deve ser mais detalhada sob pena de utilizar o mesmo padrão para situações totalmente distintas (casas habitadas-casas devolutas – casas de férias ou de segunda habitação).</p>	<p>O cálculo das áreas de expropriação para as instalações aeroportuárias e para as acessibilidades foi feito e apresentado no Relatório Síntese do PT3 e, de forma mais detalhada, no seu Anexo II. Como se poderá verificar pela Fig II.8 deste anexo, em qualquer OE, o valor das expropriações para acessos é muito inferior em ordem de grandeza às expropriações para as instalações aeroportuárias. A contabilização do edificado afetado é consentâneo com o nível de detalhe de uma AAE. O detalhe de análise sugerido só é compaginável no contexto de um EIA.</p> <p>No que respeita às expropriações para a construção de vias de acesso, se as mesmas partirem de AE da Brisa, o correspondente contrato de concessão prevê essa obrigação nesse contrato. Isto mesmo foi referido no Relatório Síntese do PT6, a propósito de STR, na <b>p. 76 do pdf</b>.</p> <p>Quanto ao detalhe de identificação de prédios, a mesma não se insere no âmbito de uma avaliação estratégica.</p> <p>Existe apenas, a propósito dos terrenos do AHD, por força de uma outra tarefa do PT6, a identificação (possível) dos prédios.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
94	<p>O. Compromisso assumido pelo Estado Português e pela UE, no quadro do projeto das Redes Transeuropeias de Transportes, da construção das linhas de AV Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid, incluindo necessariamente a TTT</p>	<p>Mas não inclui o troço Poceirão-CTA-Carregado</p>	<p>Ao contrário do que é afirmado, o troço Poceirão - Carregado consta efetivamente do PFN, como já tivemos oportunidade de explicar detalhadamente.</p>
94	<p>Dar prioridade à construção das ligações à rede convencional, no caso das OE4 e OE5, e à rede de AV, no caso das OE1, OE2, OE3, OE6, OE7 e OE8</p>	<p>OE4 e OE5: a ligação à rede convencional faz parte do projeto. E porque não reprogramar a ligação AV Leiria-Carregado para passar por STR?</p>	<p>O traçado da LAV Lisboa Porto está totalmente estabilizado, como consta do PFN, do PNI2030, do documento da AMT sobre mobilidade sustentável, e de toda a informação recebida das Infraestruturas de Portugal.</p>
94	<p>O. Existência de opções estratégicas em que o perímetro do aeroporto se inclui em terrenos propriedade do Estado. Acelerar os processos de desenvolvimento do projeto, da sua aprovação e do arranque da construção, tirando partido do tempo poupado nos longos e complexos processos de expropriações de terrenos em propriedade privada (OE1, OE2, OE3 e OE6</p>	<p>A própria análise jurídica (PT6) diz que as demoras são evitadas através da DUP com caráter urgente. Todos os projetos necessitam de extensas expropriações, seja no aeroporto seja nos acessos. Por outro lado, estes solos deverão ser contabilizados como ajudas de Estados a esses projetos, sob pena de omissão de análise com impacto severo em termos financeiros e</p>	<p>Reafirma-se que a possibilidade existe, mas terão de se preencher os respetivos pressupostos legais. Quanto à questão relativa às ajudas de Estado: “Como visto no <b>Parecer A (páginas 9 e 10)</b>, um auxílio de Estado implica “a existência de uma empresa, a imputabilidade da medida ao Estado, o seu financiamento através de recursos estatais, a concessão de uma vantagem, a seletividade da medida e os seus efeitos sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros”. Como aí se esclarece, a forma pela qual o auxílio é prestado é irrelevante. Foi também esclarecido como a construção e exploração de uma infraestrutura aeroportuária preenche o conceito de “empresa”. Naturalmente, a disponibilização a essa empresa de terrenos do Estado, pelo Estado, preenche os critérios da imputabilidade ao Estado e do seu financiamento mediante recursos estatais (<b>o que, aliás, era já reconhecido no Parecer A, a páginas</b></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		concorrenciais.	<p><b>21</b>, referindo-se à “disponibilização de propriedades”). Sendo os terrenos disponibilizados à empresa em causa, a medida é necessariamente seletiva. No que respeita aos requisitos da afetação da concorrência e das trocas comerciais, já concluímos que “qualquer auxílio ao investimento e ao funcionamento do(s) aeroporto(s) de Lisboa que preencha os restantes requisitos do conceito de auxílio de Estado será necessariamente considerado como afetando a concorrência e o comércio entre Estados-membros” (<b>página 29 do Parecer A</b>).</p> <p>Finalmente, e sobretudo, no que respeita ao requisito da “vantagem”, e como se disse no <b>Parecer A, a páginas 22</b>, “se o auxílio consiste, por exemplo, na venda de um bem (v. g., um imóvel), [...] já não é tão claro que tenha sido concedida uma vantagem, porque se trata aí de comportamentos que poderiam ser adotados por um operador económico privado”. A disponibilização gratuita dos terrenos do Estado implicará a qualificação dessa operação financeira como auxílio de Estado.</p> <p>Ao contrário, se a venda, o arrendamento ou outra operação alternativa se verificarem por valores de mercado, não será concedida uma vantagem e, em consequência, a operação não poderá ser qualificada como auxílio de Estado. “O financiamento de infraestruturas que não se destinam a ser exploradas comercialmente é, em princípio, excluído do âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais” (<b>Comunicação da Comissão sobre a noção de auxílio de Estado, n.o 203</b>). Ver <b>pp. 16 e ss. do Parecer A</b> quanto às infraestruturas e atividades que se enquadram no exercício de prerrogativas de poder público. <b>Parecer A, p. 18</b>: entende a Comissão Europeia que, no “caso de uma infraestrutura originalmente utilizada para atividades não económicas ser posteriormente reafetada a uma utilização económica (por exemplo, se um aeroporto militar for convertido para utilização civil), apenas os custos incorridos na conversão da infraestrutura para utilização económica serão tidos em conta para a</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>apreciação realizada nos termos das regras em matéria de auxílios estatais”. Isto é, todas as despesas realizadas antes, para financiar atividades não económicas, não serão consideradas auxílios de Estado..</p>
94	<p>O. Disponibilidade de solos urbanos e solos para atividades económicas na envolvente ao aeroporto</p>	<p>OE4 e OE5 também: 4 municípios (Santarém, Torres Novas, Alcanena e Golegã) com 1.000 Km<sup>2</sup> de território fizeram um acordo para ajustar os seus PDMs ao projeto. Não há falta de espaço urbanizável. A análise da CTI ao omitir esta situação comete um erro.</p>	<p>Ainda a este propósito devemos sublinhar que na p. 21 do “Relatório 2 – ICS”, se pode ler: “Importa reconhecer que, em qualquer caso, a construção de um novo aeroporto numa dada localização implicará necessariamente a revisão dos instrumentos de planeamento em vigor, designadamente os PDM abrangidos. O que os indicadores (de disponibilidade de solos urbanos e para instalação de atividades económicas) ilustram, é o potencial da situação de partida em que as localizações envolvidas nas opções estratégicas em análise se encontram e que, na verdade, contrastam entre si, refletindo as diferentes características e tecidos socioeconómicos das envolventes.” Dito isto, e independentemente da necessidade de expropriações, a questão não é saber se há ou não espaço para localizar um aeroporto e todas as atividades a ele associadas, mas sim perceber se as características da envolvente são mais ou menos aptas para tais funções.</p> <p>Tanto quanto é do nosso conhecimento, o aludido “acordo” não segue nenhuma das formas legais típicas e juridicamente vinculantes para o efeito – i.e., através de contratos para planeamento [cf. artigo 79.º, n.º 1 do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (“RJIGT”)], ou mesmo através da publicitação de deliberações autárquicas tendentes à revisão dos planos diretores municipais ou à elaboração de um plano ou programa intermunicipal.” Os estudos do PT6 são de natureza jurídica pelo que a valoração do compromisso político dos municípios envolvidos – no fundo, é apenas disso que se trata com o aludido acordo de cooperação - aspeto que cai fora do escopo da missão da CTI. Acresce que se trata de ação futura, rodeada, portanto, de incerteza. As alterações de PDM dependem da intervenção de atividades públicas cujas</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			competências não são modificadas por acordo, mas apenas pela lei.
95	O. Condições muito favoráveis no CTA de desenvolvimento em solo público de uma aglomeração urbana (cidade) aeroportuária	E o impacto nos sobreiros? Toda essa envolvente é montado denso. A análise da CTI encobre o impacto no montado que é afetado nas Opções que envolvem o CTA.	A CTI não encobre nada - mais uma vez esta afirmação da Magellan 500 é difamatória da credibilidade e integridade da CTI.  Sucedem que o território permite um reajustamento de pistas no CTA que minimiza a afetação dos sobreiros. De qualquer maneira, para os que ainda são afetados, importa a aplicação de medidas como as descritas na p. 47 do pdf do Relatório Síntese do PT6.
95	R. Elevada probabilidade de congestionamento nos acessos rodoviários, em particular sobre a Ponte Vasco da Gama no caso das opções total ou parcialmente localizadas na margem sul da AML	Para além do risco estratégico que acarreta a sobre dependência duma única infraestrutura rodoviária, já que as outras pontes são bem mais longe e estão congestionadas (inclusive futura a 3TT que desembocará na 2ª Circular).	A análise do congestionamento foi realizada com base no modelo de tráfego (graus de saturação) tendo-se constatado que qualquer uma das localizações não terá responsabilidade direta na necessidade de beneficiação da infraestrutura rodoviária analisada, sendo tal decorrente do crescimento endógeno do tráfego, ou seja, do crescimento “natural” do tráfego caso se mantenham as tendências de mobilidade.
95	R. Elevada probabilidade de saturação e congestionamento dos acessos ferro e rodoviários a Lisboa, assentes sobre a Linha do Norte, no primeiro caso, e sobre a AE1 no segundo.	Rodoviário: tem muitas alternativas, ao contrário das da margem Sul.  Ferroviário: a CTI deve informar-se com a IP sobre a quadruplicação até Castanheira do Ribatejo / Azambuja (já em fase de projeto).	A análise do congestionamento foi realizada com base no modelo de tráfego (graus de saturação) tendo-se constatado que qualquer uma das localizações não terá responsabilidade direta na necessidade de beneficiação da infraestrutura rodoviária analisada, sendo tal decorrente do crescimento endógeno do tráfego, ou seja, do crescimento “natural” do tráfego caso se mantenham as tendências de mobilidade.  No que respeita ao transporte ferroviário haverá que introduzir uma correção no Relatório, uma vez que o previsto na proposta do PFN (LAV), quer pela margem direita quer pela esquerda, e na quadruplicação da LN permitirá a libertação/ aumento de capacidade do canal de ligação a STR.

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
97	<p>Criar as necessárias condições para a rápida concretização dos vários e complexos projetos envolvidos na AV, que apresentam atualmente diversos níveis de maturação, que vão do planeamento e programação ao desenvolvimento dos projetos de execução (OE1, OE2, OE3, OE6,OE7,OE8)</p>	<p>Porque não as OE4 e OE5? Para Alcochete também mudaram e acrescentaram traçados, onde se denota uma análise parcial, porque a CTI foi ajustando soluções para o CTA sempre que este tem um aspeto menos favorável.</p>	<p>Mais uma vez a Magellan 500 faz uma afirmação difamatória da credibilidade e integridade da CTI, afirmando que não trata por igual as várias OE. Esquece que os nossos esforços de melhoria das soluções foram transversais, de que é um bom exemplo a proposta da CTI de colocar STR em ligação ferroviária de continuidade (como as outras em que tal possível), e não em Estação de Ramal, bem mais penalizadora da qualidade dos serviços. De modo semelhante, as mudanças e/ou acrescentos aos traçados foram realizados para todas as OE, sempre que possível, e independentemente de se tratar de LAV ou LCV. O problema é que o projeto da LAV não passa em Santarém e está completamente estabilizado, como afirmamos anteriormente, não cabendo à CTI redefinir o PFN ou as políticas ferroviárias nacionais.</p>
ue	<p>Promover uma estratégia, o desenho urbano e a adequada aplicação de uma figura de planeamento que permita tirar todo o partido de uma situação única de desenvolvimento de um aglomerado aeroportuário em terrenos na posse do Estado (OE3 e OE6)</p>	<p>E o impacto nos sobreiros? Toda essa envolvente é montado denso. Omissão grave de análise.</p>	<p>A afetação de sobreiros está reconhecida, não é omissa.</p> <p>De qualquer maneira, para os que ainda são afetados, importa a aplicação de medidas como as descritas na <b>p. 47 do pdf do Relatório Síntese do PT6</b></p>
97	<p>Fomentar a dotação e a efetiva utilização de todos os serviços viáveis de transporte público rodo, ferro e fluvial nos acessos ao aeroporto e, em particular, de um transporte público rodoviário em via própria de alta capacidade e frequência</p>	<p>OE4 e OE5 excluídas porquê?</p> <p>A análise não coincide com a realidade e ignora aspetos essenciais, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Como garantir o transporte rodoviário em via própria de alta</li> </ul>	<p>Uma vez que o nosso estudo evidenciou, embora com graus diferentes, que qualquer uma das OE apresenta dificuldades de implementação de transporte público rodoviário em via própria de alta capacidade e frequência, o texto será revisto passando a recomendação a incluir todas as OE.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	(OE1,OE2, OE3, OE6, OE7 e OE8)	frequência, sobretudo se tal impactar na atual concessão das autoestradas;	
		- Como se admite esta solução para VNO que é servida por uma autoestrada de duas faixas quando STR é servida por uma autoestrada de três fachas.	<p>A análise de implementação de uma via exclusiva (dedicada) a TP apenas foi analisada nos troços de AE com mais que duas vias por sentido e nos troços que se estima com um maior grau de saturação (observe-se que todas as AE são de duas faixas mas diferindo no nº de vias).Como referido no Relatório 2-ICS o indicador para a viabilidade da instalação de um serviço de transporte público rodoviário “foi o grau (médio) de saturação da rede rodoviária resultante da introdução de corredores dedicados exclusivamente para esse serviço nos troços mais carregados das autoestradas de ligação entre os aeroportos e Lisboa, nomeadamente o troço da A1 entre Lisboa (Sacavém) e Vila Franca de Xira e o troço da A12 correspondente à Ponte Vasco da Gama.”</p> <p>Observe-se, novamente, que qualquer das autoestradas é apenas constituída por 2 faixas de rodagem, variando a sua secção em termos de vias em função dos troços.</p>
98	<p>Apostar na qualidade do serviço de transporte ferroviário dedicado ao aeroporto, em termos de conforto, segurança, fiabilidade, rapidez, frequência e preço (OE4 e OE5)</p> <p>Entidades responsáveis: IP, CP</p>	A CTI não está ao corrente que o transporte ferroviário foi liberalizado? A análise da CTI não está conforme à realidade e ao atual enquadramento setorial.	O texto será revisto.
	Quadro 24:	A CTI não está ao corrente que o transporte ferroviário foi	O texto será revisto.



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	CP – Comboios de Portugal Fomentar o transporte público ferroviário (todas as OE)	liberalizado?	
101	Sobreposição dos polígonos de implantação com áreas de Floresta e SAF de Sobreiros (CTA, STR e VNO);	Comentário devia estabelecer diferenças de graduação, já que STR tem muitíssimo menos sobreiros. A análise da CTI faz um nivelamento que não coincide com a realidade, favorece CTA e VNO e prejudica STR.	De acordo com as informações contidas no Anexo 3 ao Relatório Síntese do PT4, podemos concretizar que:a) CTA: “cerca de 42.000 sobreiros no polígono de implantação”; b) VNO: “O total de sobreiros apurados corresponde a cerca de 38.900 sobreiros, resultante da soma de 35.300 e 3.600”; c) STR: “O total de sobreiros apurados corresponde a cerca de 8.900 sobreiros, resultante da soma de 4.200 e 4.700”.  A CTI repudia a insinuação de favorecimento, uma vez que existe fundamentação no PT4 para a análise. E mais uma vez a afirmação da Magellan 500 é difamatória da credibilidade e integridade da CTI.
104	OE3 - Critério 2 – Biodiversidade Sobreposição da faixa de 3 km com áreas naturais classificadas e dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado	E relativamente à sobreposição da cidade aeroportuária adjacente sobre o montado de sobreiro que rodeia todo o perímetro, especialmente dentro do CTA? (previsão PT2: 1.371 hectares). A CTI deve integrar este impacto na sua análise.	A localização e configuração da cidade aeroportuária, nomeadamente as atividades logísticas associadas, dependerá do plano diretor do aeroporto na localização escolhida, da disponibilidade dos tecidos urbanos existentes para as acomodar e dos condicionalismos ambientais e de riscos nas áreas envolventes. A avaliação estratégica destes condicionalismos foi feita através da análise da faixa dos 3km envolventes ao polígono de implantação em cada opção estratégica.  Qualquer afetação de área de sobreiros estará sujeita à aplicação de medidas como as descritas na <b>p. 47 do pdf do Relatório Síntese do PT6</b>  A sobreposição com a faixa de 3 km foi efetuada para todas as OE, cuja análise consta do Anexo do PT4 (Grandes condicionalismos ambientais).

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
104	<p>OE3 - Critério 3 – Recursos Naturais</p> <p>Sobreposição da faixa de 3 km com áreas naturais classificadas e dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado</p>	<p>E relativamente à sobreposição da cidade aeroportuária adjacente sobre o aquífero de Tejo-Sado? A CTI deve integrar este impacto na sua análise.</p>	<p>A localização e configuração da cidade aeroportuária, nomeadamente as atividades logísticas associadas, dependerá do plano diretor do aeroporto na localização escolhida, da disponibilidade dos tecidos urbanos existentes para as acomodar e dos condicionalismos ambientais e de riscos nas áreas envolventes. A avaliação estratégica destes condicionalismos foi feita através da análise da faixa dos 3km envolventes ao polígono de implantação em cada opção estratégica. Ver Anexo 1 PT4.</p> <p>Qualquer afetação de área de sobreiros estará sujeita à aplicação de medidas como as descritas na <b>p. 47 do pdf do Relatório Síntese do PT6.</b></p>
104	<p>OE4 - Critério 2 – Biodiversidade</p> <p>Ligeira sobreposição dos polígonos de implantação com áreas naturais classificadas</p>	<p>Quais áreas classificadas (além de REN e RAN) nos polígonos de implantação?</p>	<p>As áreas classificadas dizem respeito ao sistema nacional de áreas classificadas que reflete o número de áreas classificadas, bem como a área abrangida pela Rede Nacional de Áreas Protegidas, Rede Natura 2000 e demais áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português.</p> <p>A REN e RAN são consideradas restrições de utilidade pública.</p> <p>O polígono de implantação de Santarém não sobrepõe com nenhuma área classificada (PT4 – Anexo II; Quadro 28, Páginas 119).</p>
104	<p>iOE4 - Critério 3 – Recursos Naturais</p> <p>sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (AEPRA)</p>	<p>Comentário devia estabelecer diferenças de graduação relativamente às OE3 e OE6, já que o aquífero do Tejo-Sado é incomparavelmente maior e mais sensível, existindo uma omissão grave a este respeito.</p>	<p>Não se concorda com a afirmação.</p> <p>A diferenciação foi realizada e encontra-se no Relatório Síntese do PT4 da página 56 a 58.</p> <p>No OE3 já foi destacada a sobreposição elevada com área das AEPRA. No caso do OE4 foi referida apenas a sobreposição. O Sistema Aquífero Margem Esquerda do Tejo é incomparavelmente maior que o Sistema Aquífero Margem Direita do Tejo e que o Sistema Aquífero das Aluviões do Tejo (OE4), o que até lhe pode</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>permitir ser mais resiliente a alterações globais. Mas a vulnerabilidade de um sistema aquífero não depende só da escala depende de vários outros fatores dos quais podemos destacar: litologia, espessura, zona saturada, profundidade, nível piezométrico, tipo de aquífero, AEPRA. Em sistemas multi-aquíferos, as AEPRA podem por exemplo servir de áreas de recarga dos níveis mais superficiais mas esta recarga ser muito diferida e atenuada em profundidade.</p>
104-105	<p>OE4 e OE5 - Critério 4 – Riscos</p> <p>Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de inundação fluvial na zona de implantação e zona contígua</p>	<p>Ignoraram a pronúncia da Magellan 500 de 4 agosto de 2023:</p> <p>“Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar”.</p>	<p>O índice de risco de inundação traduz a realidade do território envolvente. A AAE avalia apenas a localização proposta para as infraestruturas e não as eventuais características do projeto, que deverão ser alvo de AIA, onde o sistema hidrodinâmica deverá ser estudado em função de alterações topográficas introduzidas pelo projeto. Isso não é objeto da AAE.</p>
104-105	<p>OE4 e OE5 Critério 4 – Riscos</p> <p>Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de incêndio rural no raio de 25 km</p>	<p>A extensão do risco de incêndio a 25 Km não faz qualquer sentido em termos técnicos e operacionais:</p> <p>No caso de STR inclui zonas na margem Sul do Tejo cujos fogos teriam de atravessar o rio e 10 Km de várzea para chegarem ao aeroporto, para além em zonas povoadas.</p> <p>Enquanto de acordo com o mapa na Figura 6.27 – Exposição ao perigo de incêndio (PT4_Anexo 4 – Condicionais nos domínios dos</p>	<p>No caso dos incêndios rurais, o resultado traduz a cartografia oficial da perigosidade estrutural de incêndio rural em Portugal (ICNF). O perímetro de 25 km (igual para todas as implantações analisadas) justifica-se pelo fumo e eventual interferência dos meios aéreos de supressão do fogo com o normal funcionamento do aeroporto. Os incêndios verificados em 2017 em Portugal mostram que, eventualmente, 25 km pecam por defeito.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		riscos naturais e tecnológicos) se pode ver claramente que, próximo da zona de implantação, Alcochete é, comprovadamente, o pior de todos.	
104-105	OE4 e OE5 - Critério 4 – Riscos Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de acidente industrial	Elevada? A mais próxima é a 10 Km, em Alcanena (não esclarecem que é só para AHD).	Os resultados obtidos traduzem apenas a realidade territorial, Existem 9 estabelecimentos do tipo “Seveso” num raio de 25 km da localização de Santarém
105	OE6 e OE3- Critério 4 – Riscos Vulnerabilidade territorial moderada aos perigos sísmico e de incêndio rural	Moderada? De acordo com o mapa na Figura 6.27 - Exposição ao perigo de incêndio (PT4_Anexo 4  - Condicionais nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos) a zona de implantação  Alcochete é a pior de todas, com uma grande mancha de alto risco.	Conforme descrito na metodologia, na abordagem ao risco de incêndio considerou-se que a vegetação eventualmente combustível será eliminada nas zonas de implantação da infraestrutura aeroportuária  Mais se sublinha que na página 105, relativamente ao Critério Riscos refere-se que a OE 3 tem vulnerabilidade moderada face ao risco de sismicidade. A perigosidade de incêndio, ainda que na faixa dos 3km seja semelhante, no raio de 25 km é inferior na OE 6 e OE3 comparativamente com as OE4 e OE5.
106	OE7 e OE8 – Critério 2 – Biodiversidade ↘ Sobreposição dos polígonos de implantação com áreas	Porque não ↓ ?  Análise de biodiversidade é incorreta.	Neste critério de avaliação apenas se classificou como ↓ as situações em que se identifique sobreposição dos cones de aproximação e descolagem com potenciais corredores de migração de avifauna.

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	integradas na REN e floresta de montado.		
106	<p>OE7 e OE8 – Critério 3 – Recursos Naturais</p> <p>↘</p> <p>Renaturalização de linhas de água</p> <p>Sobreposição (reduzida) com área agrícola e área de RAN; pequena sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (AEPRA).</p>	<p>Porque não ↓ como para OE4, com as mesmas observações?</p>	<p>Não são as mesmas observações.</p> <p>Porque na OE4 foi identificada sobreposição com área agrícola e área de RAN enquanto que nas OE 7 e 8, a sobreposição é reduzida.. Na OE4 também há sobreposição com perímetros de proteção de água subterrânea o que não acontece nas OE7 e 8.</p> <p>Não há lugar a alteração.</p>
108	<p>R: Sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos, com potencial de prejudicar o ODS6 e os objetivos do Plano de Gestão de Região Hidrográfica (OE3, OE6)</p>	<p>Gradação desajustada do comentário, especialmente ante os riscos reconhecidos da OE3 e OE6 (e da sua cidade aeroportuária) para o sistema aquífero do Tejo Sado.</p>	<p>A gradação não está desajustada. Está conforme a avaliação constante do Relatório Síntese do PT4 nas páginas 53 a 58.</p>
	<p>R: Sobreposição com área agrícola e área de RAN; sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos, e com perímetros de proteção de</p>	<p>Não existe qualquer suporte para afirmar que OE4 e OE5 prejudicam o Plano Estratégico da Política Agrícola Comum para Portugal.</p>	<p>O Plano Estratégico da Política Agrícola Comum para Portugal é um documento que consta do Quadro de Referência Estratégico (QRE) da AAE. Este plano visa o desenvolvimento sustentável da agricultura, da segurança alimentar, da silvicultura e das zonas rurais. Tendo em conta que a área de implantação de STR se desenvolve maioritariamente em terrenos agrícolas e com maior área</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	captações de água subterrânea, com potencial de prejudicar o ODS6 bem como o Plano Estratégico da Política Agrícola Comum para Portugal 20232027 (OE4, OE5)		de RAN ocupada, esta localização não é compatível com a PEPAC.
108	Riscos	Nenhum comentário à grandeza dos riscos para o montado de sobreiro das OEs 3, 6, 7 e 9?.	As menções à afetação da Floresta e SAF de Sobreiro são realizadas na coluna do Critério 2 – Biodiversidade.
109	<p>R: Vulnerabilidade territorial ao perigo de inundação fluvial prejudicando o ODS 13 os objetivos do Quadro de Sendai (OE3, OE4, OE5, OE6)</p> <p>Garantir que as novas infraestruturas aeroportuárias e infraestruturas conexas não são instaladas em leitos de inundação sujeitos a cheias rápidas e que não constituem obstáculos ao livre escoamento das águas;</p>	<p>A CTI ignora a pronúncia da Magellan 500 de 4 Agosto de 2023:</p> <p>“Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar.”</p>	<p>A CTI não ignora. O comentário da Magellan 500 é que não tem cabimento. Mas agora respondemos a tudo e no mesmo número de vezes que a Magellan 500 coloca.</p> <p>O índice de risco de inundação traduz a realidade do território envolvente. A AAE avalia apenas a localização proposta para as infraestruturas e não as eventuais características do projeto, que deverão ser alvo de AIA. as condições hidrodinâmicas decorrentes das alterações topográficas do local devem ser objeto de avaliação em AIA.</p>
109	<p>R: Vulnerabilidade territorial aos incêndios rurais (OE4, OE5)</p> <p>Garantir a execução de medidas de gestão preventiva de</p>	<p>A extensão do risco de incêndio a 25 Km não faz qualquer sentido:</p> <p>No caso de STR inclui zonas na margem Sul do Tejo cujos fogos teriam de atravessar o rio e 10 Km</p>	<p>O perímetro de 25 km (igual para todas as implantações analisadas) justifica-se pelo fumo e eventual interferência dos meios aéreos de supressão do fogo com o normal funcionamento do aeroporto.</p> <p>Os incêndios verificados em 2017 em Portugal mostram que, eventualmente, 25 km pecam por defeito.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	combustíveis nas áreas com perigosidade de incêndio rural elevada ou muito elevada, situadas num raio de 25 km da área de intervenção da infraestrutura aeroportuária;	de várzea para chegarem ao aeroporto, ademais em zonas povoadas.  Ou zonas bem para além de centros urbanos importantes como Alcanena ou Pernes.	
109	R: Sobreposição dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado, com potencial de prejudicar os ODS6 e 15 bem como a Estratégia Nacional de Conservação da Biodiversidade 2030, entre outras (OE3, OE4, OE5, OE6, OE7, OE8)	Comentário devia estabelecer diferenças claras de graduação, já que as outras OEs mencionadas têm uma magnitude acima de sobreiros afetados relativamente às AE4 e 5.	O comentário consta do quadro das diretrizes e recomendações.  Este quadro tem como objetivo apresentar as medidas/recomendações para qualquer OE que venha a ser seleccionada, em função dos riscos identificados, independentemente se ocupam muito ou pouca área de REN e floresta de montado.  A graduação encontra-se no relatório síntese do PT4.
110 em diante	Entidade responsável: ANA Aeroportos de Portugal, S.A./ o Concessionário	Designação errada. Múltiplas instâncias.	Será corrigido
118	Desenvolver simulações/previsões, através da elaboração regular de Mapas de Ruído, que caracterizem o ambiente acústico na envolvente do aeroporto, onde é expectável a ocorrência de impactes de expressão acrescida (OE3,		Acrescentado promotor em relação a OE4 ou OE5



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	OE5, OE7)		
119	Assegurar o envolvimento das partes interessadas, estabelecendo canais de comunicação eficazes que permitam fornecer informações sobre os níveis de ruído esperados e potenciais medidas de mitigação, bem como receber feedback e responder a preocupações (comum a todas as OE)		Acrescentado promotor em relação a OE4 ou OE5
119	Desenvolver estratégias sectoriais conducentes à implementação de um sistema de gestão integrada de recursos hídricos (superficiais e subterrâneos) e à utilização de águas pluviais e residuais tratadas		Acrescentado promotor em relação a OE4 ou OE5
119	Garantir que as novas infraestruturas aeroportuárias e infraestruturas conexas não são instaladas em leitos de inundação sujeitos a cheias rápidas e que não constituem obstáculos ao livre escoamento das águas		Acrescentado promotor em relação a OE4 ou OE5

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	(OE3, OE4, OE5, OE6)		
119	Garantir que as novas infraestruturas aeroportuárias são construídas com as melhores normas e materiais de construção antissísmica (comum a todas as OE)		Acrescentado promotor em relação a OE4 ou OE5
120	<p>Promover programas de educação, formação e sensibilização para consciencializar a importância da biodiversidade e florestas (comum a todas as OE)</p> <p>Comunicar, promovendo a transparência do processo, dos relatórios de monitorização e outros à comunidade e partes interessadas (comum a todas as OE)</p>		Acrescentado promotor em relação a OE4 ou OE5
124	<p>OE3 - Critério 4 – Análise Custo-Benefício</p> <p>Com alta velocidade reduz custos de acesso significativamente</p>	<p>Assumindo que custos de AV não são imputáveis à OE3, o que é altamente discutível, sobretudo no troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km), incluindo 4ª ponte sobre o Tejo na Lezíria.</p>	<p>É importante esclarecer que na análise custo-benefício os custos de acesso (tempo, operação do transporte individual e congestionamento) referem-se aos custos para os passageiros/trabalhadores da deslocação para o aeroporto.</p> <p>Tendo em conta a leitura sobre o termo 'custos de acesso' importa clarificar que os custos de investimento associados a essas infraestruturas deveriam ser totalmente imputados às OE se essas infraestruturas servissem só, e apenas, o aeroporto, o que não é um</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>cenário plausível.</p> <p>Não existe qualquer fundamento para associar a TTT à localização do CTA. A TTT constitui uma peça fundamental da rede ferroviária nacional tal como desenhada no PFN. E, como tal, pertence ao PFN. Com efeito, a rede de AV prevista no PFN contempla não só as ligações diretas entre as cidades do Porto e de Lisboa, tirando partido da quadruplicação da linha do Norte entre o Carregado e Lisboa Oriente, como a construção de uma nova linha AV, igualmente entre o Carregado e Lisboa, para a qual apresenta duas opções, com traçados a nascente e a poente, sendo que a primeira, a nascente, entroncará na LAV Lisboa Madrid. Esta linha por nascente tem não só a vantagem de poder servir o aeroporto no CTA, como também, numa perspetiva mais abrangente de Ordenamento do Território, permitir ligações diretas Norte – Sul (à semelhança da A13 na rede rodoviária), sem sobrecarregar, pelo contrário, aliviando o núcleo central da AML. Em termos de custos, apresenta ainda um valor de investimento inferior ao traçado nascente, como aliás é referido no parecer do IP.</p>
124	<p>OE4- Critério 1 – Competitividade e Desenvolvimento do hub Restrições fortes de capacidade por espaço aéreo e conflitos militares, limita otimização do hub e número de ligações diretas.</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários</p>	<p>As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, baseados, como devidamente explicado nos relatório técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar, e que mostram a limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.</p> <p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos “<i>são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25)</i> “ (pg48) .... “<i>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e</i></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		<p>de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).</p>	<p><i>comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD. A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores. (Pg 49)... “Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD” (Pg49)</i></p> <p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos:</p> <p><i>“é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congêneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêm cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce”. ( Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</i></p> <p>.... e continua ...</p> <p><i>“apesar das alterações introduzidas pelos promotores da opção Santarém às configurações previstas no Anexo 9 ao Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023, verifica-se que, no que concerne à utilização do espaço aéreo, os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém</i></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p><i>colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e, conseqüentemente, na operacionalidade da Base Aérea n.º 5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais que integra atinentes à defesa coletiva e à segurança cooperativa, pelo que se corrobora e reitera a afirmação já incluída no primeiro relatório da CTI. “</i></p>
124	<p>OE4 - Critério 4 – Análise Custo-Benefício</p> <p>Elevados custos de acesso (STR)</p>	<p>Que custos de acesso? Não há nenhuns.</p>	<p>O custo de acesso ao aeroporto, considerados na análise custo-benefício, consideram o tempo, operação de transporte individual (componente percebida e não percebida) e congestionamento, como se explica no Anexo VII do relatório do PT5. Embora no cenário base o custo de acesso ao aeroporto seja mais elevado para as OE3 e OE7, no cenário de expansão, com ligação de alta velocidade e terceira travessia sobre o Tejo, as OE com a localização Santarém ficam numa posição mais desvantajosa relativamente a Alcochete e Vendas Novas.</p> <p>Importa referir que na sequência da revisão dos estudos de procura (PT1), os valores da procura terrestre associados à localização de Santarém (nas OE4 e OE5) foram alterados tendo a ACB sido atualizada em conformidade. Dada a revisão em baixa dos custos de acesso e das respetivas externalidades ambientais, o Quadro 31 do Relatório Ambiental foi revisto, sendo os custos de acesso classificados como ‘moderados’ em vez de ‘elevados’.</p>
124-125	<p>OE4 e OE5- Critério 4 – Análise Custo-Benefício</p>	<p>Nada implica que não possa ser, da mesma forma que Alcochete o foi através duma reprogramação do Plano Ferroviário Nacional (Workshop LNEC 27 setembro). A</p>	<p>Registamos mais uma acusação infundada à CTI de dualidade de critérios. No referido workshop realizado no LNEC com a presença das IP apenas foi reiterado o que consta do PFN. Como já referido anteriormente, a rede de AV prevista no PFN contempla não só as ligações diretas entre as cidades do Porto e de Lisboa, tirando partido</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>Não beneficia da alta velocidade</p>	<p>CTI não pode ter dois critérios sobre a mesma matéria consoante se trate de STR ou do CTA.</p>	<p>da quadruplicação da linha do Norte entre o Carregado e Lisboa Oriente, como a construção de uma nova linha AV, igualmente entre o Carregado e Lisboa, para a qual apresenta duas opções, com traçados na margem direita e esquerda do rio Tejo, sendo que a segunda entroncará na LAV Lisboa Madrid, na zona do Poceirão. Pelo contrário, o traçado estabilizado da LAV Lisboa Porto, ao servir Leiria afasta-se de Santarém.</p>
<p>125</p>	<p>OE4- Critério 1 – Competitividade e Desenvolvimento do hub</p> <p>Contrato de concessão pode dificultar transferência de tráfego e o desenvolvimento do novo aeroporto.</p>	<p>Esta afirmação não tem lógica económica nem sustentação, e contraria as conclusões do PT6 (Área Jurídica).</p>	<p>O atual concessionário terá sempre o incentivo para aumentar o número de passageiros no AHD, condicionando a capacidade de expansão do novo aeroporto, colocando em causa a qualidade do serviço e os níveis de conectividade de que o país necessita para poder ser internacionalmente competitivo.</p>
<p>125</p>	<p>OE4 - Critério 2 – Impactos Macroeconómicos</p> <p>Baixa densidade económica de Santarém gera impacto económico regional.</p>	<p>Afirmção baseada na defeituosa definição das zonas de influência.</p> <p>STR situa-se numa região mais densamente povoada e com mais conectividade que as alternativas Alcochete e Vendas Novas.</p>	<p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspectiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.
125	<p>OE5- Critério 1 – Competitividade e Desenvolvimento do hub Nas condições atuais, apresenta restrições fortes de capacidade por espaço aéreo e conflitos militares, limita otimização do hub e número de ligações diretas.</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90</p> <p>final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).</p>	<p>As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, baseados, como devidamente explicado nos relatórios técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar, e que mostram a limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.</p> <p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos “<i>são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25)</i> “ (pg48) .... “<i>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD.A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.(Pg 49)... “Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD” (Pg49)</i></p> <p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos: “<i>é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em</i></p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p><i>Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congêneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêm cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce”.</i> (Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</p> <p>.... e continua ...</p> <p><i>“apesar das alterações introduzidas pelos promotores da opção Santarém às configurações previstas no Anexo 9 ao Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023, verifica-se que, no que concerne à utilização do espaço aéreo, os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e, conseqüentemente, na operacionalidade da Base Aérea n.º 5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais que integra atinentes à defesa coletiva e à segurança cooperativa, pelo que se corrobora e reitera a afirmação já incluída no primeiro relatório da CTI. “</i></p>
125	OE5 - Critério 2 – impactos Macroeconómicos Baixa densidade diminui impacto	<p>Afirmção baseada na defeituosa definição das zonas de influência.</p> <p>STR situa-se numa região mais densamente povoada e com mais conectividade que as alternativas</p>	<p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		Alcochete e Vendas Novas.	<p>futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspectiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p>
125	<p>OE5 - Critério 3 – Capacidade de expansão aeroportuária</p> <p>Restrições fortes de capacidade por espaço aéreo e conflitos militares Possibilidade limitada de implementar cidade aeroporto.</p> <p>Magellan 500: em esclarecimento com as autoridades competentes</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ... Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).</p>	<p>As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, baseados, como devidamente explicado nos relatórios técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar, e que mostram a limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.</p> <p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos “<i>são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25)</i>” (pg48) .... “<i>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD. A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.</i>(Pg 49)... “<i>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à</i></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p><i>proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD” (Pg49)</i></p> <p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos:</p> <p><i>“é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congêneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêm cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce”.</i>( Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</p> <p>.... e continua ...</p> <p><i>“apesar das alterações introduzidas pelos promotores da opção Santarém às configurações previstas no Anexo 9 ao Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023, verifica-se que, no que concerne à utilização do espaço aéreo, os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e, conseqüentemente, na operacionalidade da Base Aérea n.º 5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais que integra atinentes à defesa coletiva e à segurança cooperativa, pelo que se corrobora e reitera a</i></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<i>afirmação já incluída no primeiro relatório da CTI. “</i>
125	OE5 - Critério 4 – Análise Custo-Benefício  Elevados custos de acesso	Quais? Não existem custos de acesso.	O custo de acesso ao aeroporto, considerados na análise custo-benefício, consideram o tempo, operação de transporte individual (componente percebida e não percebida) e congestionamento, como se explica no Anexo VII do relatório do PT5. Embora no cenário base o custo de acesso ao aeroporto seja mais elevado para as OE3 e OE7, no cenário de expansão, com ligação de alta velocidade e terceira travessia sobre o Tejo, as OE com a localização Santarém ficam numa posição mais desvantajosa relativamente a Alcochete e Vendas Novas.
125	OE6 - Critério 3 – Capacidade de expansão aeroportuária Sem restrições para implementar cidade aeroportuária	Exceto por desafios de biodiversidade, pois está rodeado de enormes áreas de montado ainda mais densas que no perímetro do aeroporto. Não é verdade que não haja restrições, desde logo as resultantes da dominialidade pública dos terrenos.	A dominialidade pública pode facilitar os processos de mudança de do tipo de uso do solo uma vez que não depende da aquisição de terrenos a particulares. Ainda assim, os condicionalismos relacionados com áreas ocupadas por espécies protegidas também se colocam. Contudo, importa salientar que as áreas envolventes não são uniformemente ocupadas com sobreiros, como é sugerido pela pronúncia apresentada.  Quanto a terrenos de domínio público, a questão das expropriações não se coloca. Colocam-se duas questões:  a) em todas as opções, poderá haver lugar a reafetação de uso do solo público, devendo correr o procedimento de desafetação da atual funcionalidade pública e reafetação ao uso do aeroporto. Existirá apenas a questão do tempo do procedimento de desafetação e afetação subsequente;  b) É preciso, contudo, observar o regime de auxílios de Estado relativamente à inclusão destes terrenos. É neste contexto que pode surgir uma restrição, mas que é ultrapassável. O Estado deverá assegurar-se que o regime de auxílios de Estado é cumprido. Uma das formas, se o auxílio de Estado não puder existir através de uma

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>disponibilização gratuita, deve o Estado encontrar uma solução como resulta do Parecer A e dos Esclarecimentos. Encontrada a solução que pode passar por atribuir um valor de mercado de tais terrenos e encontrar um instrumento contratual para saldar tal valor. não vejo como possa ser uma restrição.</p>
125	<p>OE6 - Critério 4 – Análise Custo- Benefício Beneficia da alta velocidade</p>	<p>O novo traçado Poceirão-Carregado (58 Km incluindo uma 4ª longa ponte sobre o Tejo na lezíria) é uma reprogramação específica para Alcochete do Plano Ferroviário Nacional (Workshop com a CTI no LNEC 27 setembro), como tal os respetivos custos devem-lhe ser imputados e ser considerados ajudas de Estado.</p>	<p>Mais uma vez se afirma que a rede de AV prevista no PFN contempla não só as ligações diretas entre as cidades do Porto e de Lisboa, tirando partido da quadruplicação da linha do Norte entre o Carregado e Lisboa Oriente, como a construção de uma nova linha AV, igualmente entre o Carregado e Lisboa, para a qual apresenta duas opções, com traçados na margem direita e esquerda do rio Tejo, sendo que a segunda entroncará na LAV Lisboa Madrid, na zona do Poceirão.</p> <p>Quanto à questão dos auxílios de Estado, remete-se para o Parecer A e seus Esclarecimentos. Todavia, repete-se: um auxílio de Estado implica “a existência de uma empresa, a imputabilidade da medida ao Estado, o seu financiamento através de recursos estatais, a concessão de uma vantagem, a seletividade da medida e os seus efeitos sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros”.</p> <p>Como aí se esclarece, a forma pela qual o auxílio é prestado é irrelevante. Foi também esclarecido como a construção e exploração de uma infraestrutura aeroportuária preenche o conceito de “empresa”.</p> <p>Finalmente, e sobretudo, no que respeita ao requisito da “vantagem”, e como se disse no Parecer, a páginas 22, “se o auxílio consiste, por exemplo, na venda de um bem (v. g., um imóvel), [...] já não é tão claro que tenha sido concedida uma vantagem, porque se trata aí de comportamentos que poderiam ser adotados por um operador económico privado”.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>“O financiamento de infraestruturas que não se destinam a ser exploradas comercialmente é, em princípio, excluído do âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais” (<b>Comunicação da Comissão sobre a noção de auxílio de Estado, n.º 203</b>). Ver <b>pp. 16 e ss. do Parecer A</b> quanto às infraestruturas e atividades que se enquadram no exercício de prerrogativas de poder público.</p> <p><b>Parecer A, p. 18:</b> entende a Comissão Europeia que, no “caso de uma infraestrutura originalmente utilizada para atividades não económicas ser posteriormente reafectada a uma utilização económica (por exemplo, se um aeroporto militar for convertido para utilização civil), apenas os custos incorridos na conversão da infraestrutura para utilização económica serão tidos em conta para a apreciação realizada nos termos das regras em matéria de auxílios estatais”. Isto é, todas as despesas realizadas antes, para financiar atividades não económicas, não serão consideradas auxílios de Estado</p>
127	<p>O: Soluções duais aproveitam as vantagens do AHD ao centro de Lisboa. Necessário sistema regulatório, e de incentivos, para promover a rentabilidade no investimento do aeroporto complementar</p>	<p>Discordamos. Um aeroporto complementar, podendo começar pequeno e expandir-se de acordo com o crescimento do tráfego é o de rentabilidade mais assegurada.</p> <p>É a necessidade de fazer grandes investimentos iniciais para criar a capacidade inicial para fechar o AHD que coloca desafios de rentabilidade.</p> <p>Sobretudo Alcochete e Vendas Novas, que necessitam uma aceleração dramática de</p>	<p>O atual concessionário terá sempre o incentivo para aumentar o número de passageiros no AHD, condicionando a capacidade de expansão do novo aeroporto, colocando em causa a qualidade do serviço e os níveis de conectividade de que o país necessita para poder ser internacionalmente competitivo.</p> <p>Em concorrência, como seria o caso na opção estratégica com Santarém pode não ser necessária regulação e podem não ser necessários incentivos.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		<p>investimentos em AV e não só.</p> <p>A Megallan 500 dispõe de um plano operacional/negócios que demonstra a viabilidade de STR numa opção dual ou hub. A CTI não aprofundou devidamente esta matéria no estudo das OEs.</p>	
127	<p>O: Soluções únicas contribuem para otimização do hub</p> <p>Necessário sistema regulatório, e de incentivos, para promover a rentabilidade no investimento do aeroporto complementar, incentivando a solução única que melhor robustece o Hub intercontinental</p>	<p>Esta análise não é correta como acima se indicou. A CTI não promoveu qualquer análise que demonstre que a solução única robustece o hub intercontinental.</p> <p>A CTI deve escrever no Relatório Preliminar que, diversamente a todas as outras OE's, o Aeroporto de Santarém não precisa de qualquer sistema de incentivos.</p>	<p>O atual concessionário terá sempre o incentivo para aumentar o número de passageiros no AHD, condicionando a capacidade de expansão do novo aeroporto, colocando em causa a qualidade do serviço e os níveis de conectividade de que o país necessita para poder ser internacionalmente competitivo.</p> <p>Em concorrência, como seria o caso na opção estratégica com Santarém pode não ser necessária regulação e podem não ser necessários incentivos.</p>
128-148	<p>R: Resistências à desativação do AHD</p> <p>No caso das opções de aeroporto único, desenvolver uma estratégia e um plano de reconversão do espaço do AHD forma a criar atratividade por uma solução futura que melhore substancialmente a qualidade de vida na cidade de Lisboa</p>	<p>A CTI deve escrever no Relatório Preliminar que a OE4 e a OE5 que envolvem o Aeroporto de Santarém são, de entre todas as OE's, as únicas que dão total liberdade ao Estado Português para dar ao AHD o destino que quiser.</p>	<p>Não corresponde inteiramente à verdade a assunção da Magellan 500 porquanto o <b>Parecer D, nos pontos 311 e ss.</b> relata as condicionantes resultantes do PDM de Lisboa, sendo que as mesmas não se fundam na localização do novo aeroporto, mas assentam apenas na libertação dos terrenos onde agora está implantado o AHD. <b>O ponto 5 do Relatório Síntese do PT6 – p. 97 do pdf</b> - expressamente diz que “<i>A questão do destino dos terrenos do AHD só se coloca se a decisão sobre a localização do Aeroporto recair sobre uma solução única que determine o fecho da Portela.</i>”</p> <p><i>As localizações a considerar são as OE 3, 5 e 7 e em nada interferem com a futura utilização dos terrenos.</i>”. Esta questão dos terrenos apenas se coloca se houver o fecho do AHD, ou seja, numa solução</p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			única.
128	<p>R: Contrato de concessão pode dificultar criação de incentivos para o desenvolvimento do novo aeroporto</p> <p>Rever o contrato de concessão e torná-lo mais equilibrado em relação</p> <p>aos interesses das partes (todas as OE)</p>	<p>Como o próprio relatório da PT6 esclarece, a OE4 pode ser implementada sem revisão do contrato de concessão.</p>	<p>O estudo teve como pressuposto a existência do contrato nos seus atuais termos.</p> <p>A opção por uma localização para lá dos 75 Km é permitida pelo contrato. Situação diferente é inferir, precipitada e erradamente, que tal opção não tem nunca qualquer efeito sobre o contrato de concessão.</p>
130	<p>ANA – Aeroportos de Portugal</p> <p>Responsável pelo funcionamento da infraestrutura, manutenção do nível de serviço contratualmente estabelecido, e por assegurar o cumprimento de todas as normas nacionais e internacionais de segurança (safety e security) – responsabilidade na implementação da AAE e PACARL para a opção selecionada – plano diretor</p>	<p>Exceto para as OE4 e OE5.</p>	<p>Será corrigido para a OE5 (solução única STR); para a OE4, apenas será para a parte de STR</p>
132	<p>Ameaças</p> <p>Elevado endividamento do país pode limitar capacidade de</p>	<p>Sobretudo ao ritmo a que Alcochete ou Vendas Novas exigiriam, simultaneamente com o investimento no aeroporto e na</p>	<p>Convém distinguir o que são investimentos associados ao Plano Ferroviário Nacional e investimentos para responder ao aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	investir em LAV eTTT;	prossecução da AV Porto-Lisboa e as intenções anunciadas pelo Governo de dar prioridade à ligação Porto-Vigo.	O país tem caído nos rankings de desempenho logístico (ver, por exemplo, Banco Mundial, 2023), refletindo o baixo investimento público. A competitividade do país, nomeadamente do seu setor exportador, requer planeamento e investimento em infraestruturas. Quando estes investimento são devidamente avaliados e enquadrados na estratégia de desenvolvimento do país o seu retorno é elevado e com impacto no bem-estar da população.
134-135	OE3, OE6, OE7 e OE8 - Critério 2 – Necessidades de financiamento Não é necessário investimento público	A lógica do contrato de concessão, e a posição pública da concessionária, desmentem categoricamente esta afirmação. A CTI não enquadra corretamente as necessidades de investimento público nas OE3, OE6, OE7 e OE8, consubstanciado o Relatório Preliminar, a este respeito, um risco financeiro para qualquer Governo que venha a decidir com base no mesmo.	Se, em concorrência, as opções STR não requerem financiamento público, por maioria de razão, e dada a gestão em regime de monopólio, as restantes opções não requerem financiamento público.
134	OE3 e OE6- Critério 3 – Rapidez de Execução / Spillage  Rapidez na abertura da primeira pista reduz custo para promotor e para a economia	Rapidez completamente teórica, já que não foram levados em linha de conta, entre outros:  1) Reabertura do processo do NAL, com os seus tempos contratuais;  2) Tempos de provável contratação pública;  3) Desminagem (2010: 18 meses);	O cronograma estabelece prazos a partir da decisão. Por conseguinte, para estas opções, o momento zero surge depois da reabertura do processo do NAL. O mesmo se salienta que, caso soçobre o procedimento do NAL, alternativa da concessionária e se entre na Opção do Concedente, o procedimento concursal antecede, como é por demais evidente, o início de construção da solução. A operação de desminagem e as expropriações também são tarefas que pressupõem a decisão inequívoca da localização.

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		4) Expropriações (aeroporto e vias de acesso); A omissão destes elementos implica uma análise insuficiente por parte da CTI.	
135	OE4 - Critério 5 - Riscos decorrentes do contrato de concessão Riscos de litígio e necessidade de coordenação entre aeroportos	<p>Riscos de litígio desmentidos pela análise jurídica (PT6) da própria CTI;</p> <p>Coordenação será feita pela NAV e ANAC, já que os aeroportos são tecnicamente compatíveis.</p> <p>Fazemos notar que o Relatório Preliminar contém muitas incongruências internas, no texto principal, e na articulação deste com os Anexos.</p>	<p>O risco de litígio para uma decisão sobre a localização do aeroporto (dual ou única) fora dos 75km existe em termos contratuais. O PT6, na análise contratual, como é evidente, debruça-se sobre questões jurídicas e não sobre questões de harmonização/compatibilidade técnica de operações de voo. a operação de um aeroporto em Santarém, ainda que impacte negativamente na exploração do AHD, não nos parece constituir fundamento suficiente para alicerçar um direito da ANA à reposição do equilíbrio financeiro (ainda que ela o venha provavelmente a invocar). Admitimos porém que, caso o Estado venha a tomar medidas para assegurar uma gestão integrada em "modelo dual" (portanto <b>complementar e não independente</b>), venha então a ponderar modificações ao contrato (unilaterais), caso em que essas medidas podem elas próprias constituir fundamento de um tal direito. <b>Cfr. Conclusão B.3. do parecer.</b></p> <p><b><u>Recorde-se o que atrás já explicamos:</u></b></p> <p>O Estado pode ponderar a iniciativa pública fora do exclusivo da concessionária. Recorde-se que: (i) se for uma solução única fora dos 75Km, então à partida é porque se vai fechar o AHD e, nessa medida e por essa via, impactar negativamente o contrato de concessão; (ii) <u>sendo dual, complementar ao AHD, com um aeroporto localizado para lá dos 75 km, não nos parece ser uma mera operação paralela de 2 aeroportos.</u> Entendemos assim, desde logo porque a RCM assinala, nas opções duais, a natureza de complementar do que se junta ao AHD (em regra). <u>Assim, sendo necessária uma articulação, isso implicará uma ingerência na exploração a cargo da ANA e tal ingerência (e não simplesmente a operação de um segundo aeroporto, isto do ponto de vista técnico-</u></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p><u>jurídico) poderá habilitá-la a pedir a reposição do equilíbrio financeiro.</u></p>
135	OE4 - Critério 5 - Riscos decorrentes do contrato de concessão Risco de reequilíbrio financeiro	Risco desmentido pela análise jurídica (PT6) da própria CTI.	<p>A opção dual OE4, isto é, a operação de um aeroporto em Santarém, como <b>aeroporto complementar</b> ao AHD, ainda que impacte negativamente na exploração do AHD, não nos parece constituir, só por si, fundamento suficiente para alicerçar um direito da ANA à reposição do equilíbrio financeiro (ainda que ela o venha provavelmente a invocar).</p> <p>Admitimos porém que, caso o Estado venha a tomar medidas para assegurar uma gestão integrada em "modelo dual", possa ponderar modificações unilaterais ao contrato, caso em que essas medidas podem elas próprias constituir fundamento de um tal direito. <b>Cfr. Conclusão B.3. do parecer</b></p> <p><b><u>Recorde-se o que atrás já explicamos:</u></b></p> <p>O Estado pode ponderar a iniciativa pública fora do exclusivo da concessionária. Recorde-se que: (i) se for uma solução única fora dos 75Km, então à partida é porque se vai fechar o AHD e, nessa medida e por essa via, impactar negativamente o contrato de concessão; (ii) <u>sendo dual, com um aeroporto complementar localizado para lá dos 75 km, não nos parece ser uma mera operação paralela de 2 aeroportos. Assim, sendo necessária uma articulação, isso implicará uma ingerência na exploração a cargo da ANA e <b>tal ingerência</b> (e não simplesmente a operação de um segundo aeroporto, isto do ponto de vista técnico-jurídico) poderá habilitá-la a pedir a reposição do equilíbrio financeiro</u></p> <p>A escolha de localização para lá dos 75km não implica, de per si, um reequilíbrio porque não consubstancia um incumprimento contratual. O eventual incumprimento situar-se-ia sempre num plano distinto do da modificação, e auto excluem-se. Contudo, a articulação de gestão pode conduzir a uma modificação objetiva e, por conseguinte, a um</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>reequilíbrio financeiro. Por isso, é <b>apelidado de risco</b>. Portanto, como se diz no Douto Parecer junto pela Magellan 500, a pp. 108/176, <i>atos autorizativos da construção e exploração, por terceiros, de um aeroporto fora do raio de 75 km previsto na cláusula 5.5 do Contrato de concessão nunca poderá constituir fundamento para uma pretensão da Concessionária de reequilíbrio económico financeiro do contrato ao abrigo da alínea a) da cláusula 25.1 do Contrato de concessão. Com efeito, tais atos não têm por objeto o Contrato de concessão</i>, mas já não se acompanha a conclusão subsequente (<i>“ e o seu clausulado, não introduzindo na relação jurídica de fonte contratual que se estabelece entre o Concedente e a Concessionária qualquer modificação”</i>) porque o evento jurídico se reflete no contrato, principalmente se o Estado, ao exigir uma gestão articulada, pratique atos de modificação sobre o modo/conteúdo das prestações.</p>
135	<p>OE4 - Critério 5 - Riscos decorrentes do contrato de concessão</p> <p>Fora da área do Contrato Concessão, risco de litígio prolongado e risco de resolução</p> <p>Risco reequilíbrio financeiro assinalável para o concedente</p>	<p>Comentários sem sentido e que contradizem a análise jurídica da própria CTI.</p> <p>Fecho do AHD e consolidação no Aeroporto de</p> <p>Santarém fora da concessão é possível por acordo entre as partes (legalmente admissível).</p>	<p>A operação de um aeroporto em Santarém, como aeroporto complementar, ainda que impacte negativamente na exploração do AHD, não nos parece constituir fundamento suficiente para alicerçar um direito da ANA à reposição do equilíbrio financeiro (ainda que ela o venha provavelmente a invocar).</p> <p>Admitimos, porém, que, caso o Estado venha a tomar medidas para assegurar uma gestão integrada em "modelo dual", venha então a ponderar modificações unilaterais ao contrato, caso em que essas medidas podem elas próprias constituir fundamento de um tal direito.</p> <p><b>Cfr. Conclusão B.3. do parecer</b></p> <p><b><u>Recorde-se o que atrás já explicamos:</u></b></p> <p>O Estado pode ponderar a iniciativa pública fora do exclusivo da concessionária. Recorde-se que: (i) se for uma solução única fora dos 75Km, então à partida é porque se vai fechar o AHD e, nessa medida e por essa via, impactar negativamente o contrato de concessão; (ii) <u>sendo dual, com um aeroporto complementar</u></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p><u>localizado para lá dos 75 km, não nos parece ser uma mera operação paralela de 2 aeroportos. Entendemos assim, desde logo porque a RCM assinala, nas opções duais, a natureza de complementar do que se junta ao AHD (em regra). Assim, sendo necessária uma articulação, isso implicará uma ingerência na exploração a cargo da ANA e tal ingerência (e não simplesmente a operação de um segundo aeroporto, isto do ponto de vista técnico-jurídico) poderá habilitá-la a pedir a reposição do equilíbrio financeiro</u></p> <p>A questão da resolução está prevista contratualmente para as situações em que a reposição do reequilíbrio financeiro (e não só) seja demasiado onerosa para o concedente. Contudo, tal cenário será de evitar pelo que significa o fim da gestão de todos os aeroportos ligados ao contrato de concessão. <b>Ver ponto 3.4.2. do Relatório Síntese do PT6.</b></p>
135	<p>OE6 - Critério 4 – Resiliência financeira e económica das Opções Menor investimento inicial torna esta OE mais resiliente a choques (taxas de juro ou custos de construção, por ex)</p>	<p>Menor investimento inicial? 3 B Euros?</p> <p>A CTI faz um erro de análise porque a CTI incrementa os custos iniciais de STR (face aos opções são financeiramente viáveis, não o CTA e VNO. Os custos da CTO estão indicados de forma macro e não contemplam a realidade específica de cada OE.</p>	<p>No Critério de Avaliação ‘Resiliência financeira e económica’ foram considerados quatro indicadores (taxas de juro, custos de capex, custos de opex, receita regulada, receita não regulada), cuja definição é apresentada na secção 7.2 do relatório do PT5. A análise realizada mostra uma vantagem significativa das OE duais, porque requerem menos investimento inicial. OE4, OE6 e OE8 apresentam valores similares, destacando-se a OE1 como a OE mais resiliente.</p>
		<p>Esta afirmação é um choque frontal com a realidade e a lógica económica do contrato de concessão, conforme as reações</p>	<p>A ordenação das OE resulta fundamentalmente dos prazos de abertura da primeira pista e da perda de procura não atendida associada.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
137	Na rapidez de execução e custos para o promotor e para a economia em resultado dos limites de capacidade, a opção dual OE6 AHD+CTA é a que apresenta maior vantagem.	públicas do concessionário deixam bem evidente. A CTI não analisa realisticamente a OE AHD+CTA e, no que toca a STR, desconsidera aspetos cruciais que dão manifesta vantagem à OE4 AHD+STR, desde logo em termos de prazos de execução, capacidade de expansão, investimento e maior índice de coesão económica.	
137	As soluções envolvendo a localização de Santarém são as que se apresentam como mais desfavoráveis dados os riscos jurídicos para soluções fora da área de concessão e, no caso da solução única OE5 STR, os riscos de reequilíbrio financeiro para a atual concessionária.	<p>A análise jurídica da própria CTI (PT6) desmente esta afirmação, sobretudo no referente à OE4 AHD+STR.</p> <p>A OE5, STR Hub, pela sua natureza, é implementável mediante acordo entre as partes. Não se compreende por que razão a CTI não promove a consideração destas soluções e concentra-se apenas em riscos jurídicos que não existem.</p>	<p><b><u>A CTI não promove nenhuma opção</u></b>; a CTI fez uma avaliação ambiental estratégica à luz dos Fatores Críticos de Decisão que se aplicaram igualmente a todas as OE em avaliação.</p> <p>Quanto aos riscos jurídicos relativos à OE4, <b><u>recorde-se o que atrás já explicamos</u></b>:</p> <p>O Estado pode ponderar a iniciativa pública fora do exclusivo da concessionária. Recorde-se que: (i) se for uma solução única fora dos 75Km, então à partida é porque se vai fechar o AHD e, nessa medida e por essa via, impactar negativamente o contrato de concessão; (ii) <u>sendo dual, com um aeroporto complementar localizado para lá dos 75 km, não nos parece ser uma mera operação paralela de 2 aeroportos. Assim, sendo necessária uma articulação, isso implicará uma ingerência na exploração a cargo da ANA e tal ingerência (e não simplesmente a operação de um segundo aeroporto, isto do ponto de vista técnico-jurídico) poderá habilitá-la a pedir a reposição do equilíbrio financeiro</u></p> <p>Quanto à OE5, não existe direito de preferência da concessionária, pelo que a escolha do concedente não incorre em incumprimento contratual. A única negociação que está implicada, como se explica no <b>ponto 3.4.2</b>, é o fecho do AHD quando a OE5 possa funcionar</p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>como hub. O fecho do AHD configura uma modificação objetiva da concessão, por ato imputável ao concedente, originando o direito ao reequilíbrio financeiro. Como se diz no <b>Relatório Síntese do PT6, no ponto indicado</b>, “Se este [o reequilíbrio] se revelasse excessivamente oneroso – o AHD é o aeroporto mais rentável, presume-se, face à sua dimensão, quando comparado com os demais – então, poderia existir uma resolução do contrato com indemnização correspondente à que é devida por incumprimento do concedente”. Além disso, importa considerar a previsão contratual de que se o reequilíbrio se “revelasse excessivamente oneroso para o Concedente, [abre-se a hipótese de] ... resolução do Contrato com pagamento de uma compensação equivalente à que seria devida em caso de Incumprimento do Contrato pelo Concedente” (p. 34 do pdf). Acresce que termina a exploração de todos os aeroportos da rede.</p>
137	<p>Fora da constrição territorial, as opções OE4 e OE5 constituem opções com mais riscos contratuais, em termos financeiros, pela necessidade de modificação objetiva do contrato com fundamento na alteração da operação do AHD (OE4).</p>	<p>Pelo seu desenho, o Aeroporto de Santarém pode operar tecnicamente de forma independente do AHD.</p> <p>Logo sem “necessidade de modificação objetiva do contrato com fundamento na alteração da operação do AHD”. Este é um erro de avaliação jurídica que se encontra espalhado no Relatório Preliminar.</p>	<p>Quanto aos riscos jurídicos relativos à OE4, <b><u>recorde-se o que atrás já explicamos:</u></b></p> <p>O Estado pode ponderar a iniciativa pública fora do exclusivo da concessionária. Recorde-se que: (i) se for uma solução única fora dos 75Km, então à partida é porque se vai fechar o AHD e, nessa medida e por essa via, impactar negativamente o contrato de concessão; (ii) <u>sendo dual, com um aeroporto complementar localizado para lá dos 75 km, não nos parece ser uma mera operação paralela de 2 aeroportos.</u> Entendemos assim, desde logo porque a RCM assinala, nas opções duais, a natureza de complementar do que se junta ao AHD (em regra) <u>Assim, sendo necessária uma articulação, isso implicará uma ingerência na exploração a cargo da ANA e tal ingerência (e não simplesmente a operação de um segundo aeroporto, isto do ponto de vista técnico-jurídico) poderá habilitá-la a pedir a reposição do equilíbrio financeiro.</u></p> <p>Quanto à OE5, não existe preferência da concessionária, pelo que a escolha do concedente não incorre em incumprimento contratual. A</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>única negociação que está implicada, como se explica no <b>ponto 3.4.2</b>, é o fecho do AHD quando a OE5 possa funcionar como hub. O fecho do AHD configura uma modificação objetiva da concessão, por ato imputável ao concedente, originando o direito ao reequilíbrio financeiro. Como se diz no <b>Relatório Síntese do PT6, no ponto indicado</b>, “Se este [o reequilíbrio] se revelasse excessivamente oneroso – o AHD é o aeroporto mais rentável presume-se, face à sua dimensão, quando comparado com os demais – então, poderia existir uma resolução do contrato com indemnização correspondente à que é devida por incumprimento do concedente”. Além disso, importa considerar a previsão contratual de que se o reequilíbrio se “revelasse excessivamente oneroso para o Concedente, [abre-se a hipótese de] ... resolução do Contrato com pagamento de uma compensação equivalente à que seria devida em caso de Incumprimento do Contrato pelo Concedente” (p. 34 do pdf). Acresce que termina a exploração de todos os aeroportos da rede.</p>
137	<p>No caso da OE5, teriam de ser acordados com a atual concessionária os termos do encerramento do AHD, o que levaria a uma modificação objetiva do contrato ou mesmo resolução por força da onerosidade do reequilíbrio financeiro devido pela modificação.</p>	<p>A OE5, STR Hub, pela sua natureza, só é implementável mediante acordo entre as partes. Nesta solução não há qualquer imposição de reequilíbrio financeiro. ACTI faz sempre uma análise incompleta a este respeito.</p>	<p>Quanto à OE5, não existe direito de preferência da concessionária, pelo que a escolha do concedente não incorre em incumprimento contratual. A única negociação que está implicada, como se explica no <b>ponto 3.4.2</b>, é o fecho do AHD quando a OE5 possa funcionar como hub. O fecho do AHD configura uma modificação objetiva da concessão, por ato imputável ao concedente, originando o direito ao reequilíbrio financeiro. Como se diz no <b>Relatório Síntese, no ponto indicado</b>, “Se este [o reequilíbrio] se revelasse excessivamente oneroso – o AHD é o aeroporto mais rentável presume-se, face à sua dimensão, quando comparado com os demais – então, poderia existir uma resolução do contrato com indemnização correspondente à que é devida por incumprimento do concedente”. Além disso, importa considerar a previsão contratual de que se o reequilíbrio se “revelasse excessivamente oneroso para o Concedente, [abre-se a hipótese de] ... resolução do Contrato com pagamento de uma compensação equivalente à que seria devida em caso de</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<i>Incumprimento do Contrato pelo Concedente” (p. 34 do pdf).</i> Acresce que termina a exploração de todos os aeroportos da rede.
145	<p>O: Existência de opções estratégicas em que o perímetro do aeroporto se inclui em terrenos propriedade do Estado.</p> <p>Acelerar os processos de desenvolvimento do projeto, da sua aprovação e do arranque da construção, tirando partido do tempo poupado nos longos e complexos processos de expropriações de terrenos em propriedade privada (OE1, OE2, OE3 e OE6).</p>	<p>Faz-se notar que a afetação de terrenos propriedade do Estado às OE1, OE2, OE3 e OE6 não é automática, implica procedimentos administrativos tão ou mais complexos que um processo de expropriação, comporta riscos de litígio com terceiros, para além de consubstanciar juridicamente uma “ajuda de Estado” sujeita aos crivo das autoridades de concorrência. Mesmo para estas opções, haverá sempre expropriações para a implementação das soluções aeroportuárias e para as vias próximas de acesso.</p>	<p>Quanto à questão da afetação dos terrenos e procedimentos administrativos, “Tanto quanto foi possível identificar, os vários casos de desafetação e mutuação dominial foram tratados no <b>Parecer D (vide pp. 107 a 111, e respetivas fichas técnicas em anexo)</b>, reconhecendo-se expressamente a necessidade de tramitação de procedimentos administrativos específicos e os potenciais impactos financeiros daí advenientes”.</p>
146	<p>O: Condições muito favoráveis no CTA de desenvolvimento em solo público de uma aglomeração urbana (cidade) aeroportuária.</p>	<p>E relativamente à sobreposição da cidade aeroportuária adjacente sobre o montado de sobreiro que rodeia todo o perímetro, especialmente dentro do CTA? (previsão PT2: 1.371 hectares). À luz da lei, a cidade aeroportuária é incompatível com a extensão de montado afetada.</p>	<p>A localização e configuração da cidade aeroportuária, nomeadamente as atividades logísticas associadas, dependerá do plano diretor do aeroporto na localização escolhida, da disponibilidade dos tecidos urbanos existentes para as acomodar e dos condicionalismos ambientais e de riscos nas áreas envolventes. A avaliação estratégica destes condicionalismos for feita através da análise da faixa dos 3km envolventes ao polígono de implantação em cada opção estratégica. A análise das áreas de Floresta e de SAF de sobreiro, em hectares, foram executadas nos polígonos de implantação e numa faixa de 3 km, para todas as OEs. (PT4 – Anexo II).</p> <p>Qualquer afetação de área de sobreiros estará sujeita à aplicação de</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			medidas como as descritas na <b>p. 47 do pdf do Relatório Síntese do PT6</b>
149	<p>R: Elevada probabilidade de saturação e congestionamento dos acessos ferro e rodoviários a Lisboa, assentes sobre a Linha do Norte, no primeiro caso, e sobre a AE1 no segundo.</p> <p>Apostar na rapidez e qualidade do serviço de transporte ferroviário convencional e na viabilização de um shuttle dedicado ao aeroporto (OE4 e OE5), uma vez que é inviável uma solução rodoviária em espaço próprio na A1 nas proximidades de Lisboa</p>	<p>A Magellan 500 já tinha informado que as OE4 e OE5 incluem o serviço de shuttle ferroviário, cujo estudo foi entregue à CTI.</p> <p>Rodoviário: tem muitas alternativas de acesso a Lisboa, ao contrário das da margem Sul.</p> <p>Ferrovário: a CTI deve informar-se com a IP sobre a quadruplicação até Castanheira do Ribatejo / Azambuja, a qual está em fase final de projeto.</p>	<p>Rever o que respeita à ferrovia uma vez que as opções STR também serão beneficiadas, ainda que indiretamente, pela linha AV e pela quadruplicação da LN.</p> <p>Porém, não há lugar a revisão ao nível rodoviário, porque o nosso estudo teve em atenção as diferentes alternativas de acesso a Lisboa.</p>
149	<p>R: A dificuldade de articulação entre o transporte ferroviário, em particular em alta velocidade, e a localização aeroportuária constituirá um fator fortemente penalizador da opção estratégica em análise.</p> <p>Promover (em todas as OE) soluções de traçado que permitam o serviço direto do aeroporto pela ferrovia, de preferência com estações de</p>	<p>Nas OE3 e OE6 quando não existe acesso por AV, a CTI limita-se a dizer que haverá (mesmo quando tal acesso não está previsto no PFN). Relativamente às OE 4 e OE5, muito mais próximas do que se conhece da futura rede de AV, a CTI diz penas que não há ligação. Esta dualidade de critérios inquina a validade da análise.</p>	<p>Como já salientado em várias respostas anteriores, o PFN inclui duas alternativas, na ligação entre o Carregado” e Lisboa, quer pela margem esquerda quer direita do rio Tejo (ver “Figura III.2 - Rede Ferroviária Nacional (Fonte: PFN 2022)” no Relatório 1-ICS, pág. 48). Saliente-se que a opção de “variante com estação de passagem” foi uma “melhoria introduzida pela CTI.</p> <p>Observe-se que não se considera correta a afirmação que refere a proximidade de STR à LAV, uma vez que o PFN e o PNI2030 indicam claramente que, pelo contrário, a LAV passará por Leiria seguindo depois diretamente para o Carregado.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>passagem dentro do próprio aeroporto (exceto no caso da OE1 e OE2 em que a solução de ramal implicará uma estação terminal destacada do aeroporto), possibilitando ainda a convivência de serviços convencionais e em alta velocidade (exceto na OE4 e OE5 que não serão servidas pela alta velocidade).</p>		
151	<p>R: Sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos, com potencial de prejudicar o ODS 6 e os objetivos do Plano de Gestão de Região Hidrográfica (OE3, OE6)</p> <p>R: Sobreposição (reduzida) com área agrícola e área de RAN; pequena</p> <p>sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos(AEPRA) (OE7,</p>	<p>Nem uma palavra relativamente ao montado de sobreiro? Não se compreende o esforço que a CTI faz para ignorar os sobreiros que existem no CTA.</p>	<p>A afetação do montado foi analisada no âmbito do critério de avaliação Biodiversidade. O facto de não estar referido no âmbito dos Recursos Naturais não significa que não tenha sido objeto de análise.</p> <p>A CTI avalia e pondera de acordo com os dados. Ver o anexo 3 do PT4. De qualquer maneira, para os que ainda são afetados, importa a aplicação de medidas como as descritas na <b>p. 47 do pdf do Relatório Síntese</b> do PT6.</p> <p>Cfr. anexo 3 do PT4: “a) CTA: “cerca de 42.000 sobreiros no polígono de implantação”; b) VNO: “O total de sobreiros apurados corresponde a cerca de 38.900 sobreiros, resultante da soma de 35.300 e 3.600”; c) STR: “O total de sobreiros apurados corresponde a cerca de 8.900 sobreiros, resultante da soma de 4.200 e 4.700”.</p>
152	<p>R: Vulnerabilidade territorial ao perigo de inundação fluvial prejudicando o ODS 13 e os objetivos do Quadro de Sendai</p>	<p>Já endereçado na pronúncia da Magellan 500 de 4 Agosto:</p> <p>“Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este</p>	<p>O índice de risco de inundação traduz a realidade do território envolvente. A AAE avalia apenas a localização proposta para as infraestruturas e não as eventuais características do projeto, que deverão ser alvo de AIA. As alterações hidrodinâmicas decorrentes</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	(OE3, OE4, OE5, OE6)	perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar.”	das alterações topográfica requeridas pelo projeto só podem ser avaliadas em sede de AIA.
152	Vulnerabilidade territorial aos incêndios rurais (OE4, OE5)	<p>A extensão do risco de incêndio a 25 Km não faz qualquer sentido:</p> <p>No caso de STR inclui zonas na margem Sul do Tejo cujos fogos teriam de atravessar o rio e 10 Km de várzea para chegarem ao aeroporto, para além disso em zonas povoadas. Ou zonas bem para além de centros urbanos importantes como Alcanena ou Pernes.</p>	<p>No caso dos incêndios rurais, o resultado traduz a cartografia oficial da perigosidade estrutural de incêndio rural em Portugal (ICNF). O perímetro de 25 km (igual para todas as implantações analisadas) justifica-se pelo fumo e eventual interferência dos meios aéreos de supressão do fogo com o normal funcionamento do aeroporto.</p> <p>Os incêndios verificados em 2017 em Portugal mostram que, eventualmente, 25 km pecam por defeito.</p>
155	CP – Comboios de Portugal Fomentar a utilização do transporte público, seja ferroviário ou rodoviário, com especial destaque na implementação dos projetos	A CTI não está ao corrente que o transporte ferroviário foi liberalizado? A análise da CTI não está conforme à realidade e ao atual enquadramento setorial.	O texto será revisto..
161	Monitorizar a qualidade dos solos na envolvente das OE	Incompleto.	Será corrigido.
165-166	Fomentar a dotação e a efetiva utilização de todos os serviços	Excluem as OE4 e OE5 porquê? Reitera-se que a análise da CTI	Uma vez que o nosso estudo evidenciou, embora com graus diferentes, que qualquer uma das OE apresenta dificuldades de

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	viáveis de transporte público rodo, ferro e fluvial nos acessos ao aeroporto e, em particular, de um transporte público rodoviário em via própria de alta capacidade e frequência (OE1, OE2, OE3, OE6, OE7e OE8)	<p>não promove uma igualdade de tratamento entre as Opções no que se refere a acessos de AV.</p> <p>No que toca a transporte público rodoviário em via própria, STR tem melhores condições atuais que o CTA e que VNO.</p>	implementação de transporte público rodoviário em via própria de alta capacidade e frequência, o texto será revisto passando a recomendação a incluir todas as OE.
165	Apostar na qualidade do serviço de transporte ferroviário dedicado ao aeroporto, em termos de conforto, segurança, fiabilidade, rapidez, frequência e preço (OE4 e OE5)	A CTI não está ao corrente que o transporte ferroviário foi liberalizado? A análise da CTI não está conforme à realidade e ao atual enquadramento setorial.	O texto será revisto.
170	As soluções que não incluem o MTJ são equivalentes com uma ligeira vantagem do CTA devido aos volumes de procura atendida (mais) e não atendida (menos).	Procura não atendida do CTA baseada em tempos irrealistas (desde logo considerando os procedimentos administrativos que obrigatoriamente têm de ser considerados para fundamentar as decisões políticas/públicas a tomar sobre as infraestruturas) de construção da infraestrutura aeroportuária e dos respetivos acessos.	Os cronogramas desenvolvidos apresentados no anexo 4 do relatório PACARL consideram a decisão do governo como o momento zero, em que já não existem limitações jurídicas ou negociais ao início da execução, portanto reflectem o tempo de execução após decisão política e administrativa. Conforme explicado em detalhe, os pressupostos assumidos na construção dos cronogramas são idênticos para todas as OEs, por forma a não enviesar análises comparativas
170	As soluções com STR (OE4 e OE5) têm capacidade aeronáutica limitada nas	Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas	As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, baseados, como devidamente explicado nos relatório técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar, e que mostram a



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>condições existentes;</p>	<p>de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).</p> <p>Nas atuais condições, o CTA, VNO e MTJ também têm capacidade aeronáutica limitada, devendo a CTI promover uma avaliação que respeite o princípio da igualdade em temas que são iguais.</p> <p>Não existe qualquer impedimento técnico em matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.</p>	<p>limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.</p> <p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos “<i>são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25)</i> “ (pg48) .... “<i>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD.A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.(Pg 49)... “Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD” (Pg49)</i></p> <p>As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, baseados, como devidamente explicado nos relatório técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar, e que mostram a limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.</p> <p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos “<i>são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25)</i> “ (pg48) ....</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p><i>“Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD.A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.(Pg 49)... “Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD” (Pg49)</i></p> <p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos:</p> <p><i>“é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congêneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêem cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce”.( Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</i></p> <p>... e continua ...</p> <p><i>“apesar das alterações introduzidas pelos promotores da opção Santarém às configurações previstas no Anexo 9 ao Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023, verifica-se que, no que concerne à utilização do espaço aéreo, os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com</i></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p><i>impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e, conseqüentemente, na operacionalidade da Base Aérea n.º 5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais que integra atinentes à defesa coletiva e à segurança cooperativa, pelo que se corrobora e reitera a afirmação já incluída no primeiro relatório da CTI. “</i></p>
170	<p>A localização CTA (OE3 e OE6) tem espaço para criar a infraestrutura, a sua expansão e uma aglomeração urbana envolvente em terreno público, em condições ideais para controlar a especulação fundiária;</p>	<p>Em plena área de montado / sobreiros, aspeto estranhamento ignorado.</p> <p>Existe uma omissão material de análise pela não consideração da necessidade de desafetação do domínio público das infraestruturas atualmente existentes (CTA e base aérea do MTJ).</p>	<p>Os terrenos da CTA são públicos, e têm área disponível para a potencial expansão da infraestrutura. Acresce que a CTI confirmou que há disponibilidade da FAP para a possível cedência com realocação do campo de tiro, confirme se refere no PACARL</p> <p>Esta matéria foi abordada na <b>alínea b), do ponto 225)</b>, e fichas técnicas de cada uma das localizações (<b>vide pp. 254 e 335 do Parecer D</b>), pelo que a afirmação não é correta.</p>
170	<p>Todas as opções são financeiramente viáveis, não sendo necessário financiamento público para a construção do novo aeroporto</p>	<p>Rotundamente desmentido pela realidade do contrato de concessão e pelas declarações públicas da atual concessionária. Esta análise da CTI consubstancia um risco para uma decisão política/pública futura sobre a matéria porque dá a entender que a mesma não terá impacto em matéria de financiamento público, e isso não corresponderá à realidade (exceto em OE4 e OE5 e OE1 conforme conhecimento</p>	<p>Se, em concorrência, as opções STR não requerem financiamento público, por maioria de razão e monopólio, as restantes opções não requerem financiamento público.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		público).	
170	OE6 é a solução com maior impacto macroeconómico	<p>Devido a uma defeituosa definição das zonas de influência, o que afeta o teor e a validade da análise realizada. Relativamente a esta, a própria CTI admite que se trata de uma análise condicionada.</p>	<p>PT5 No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspetiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p>
172	<ul style="list-style-type: none"> <li>• STR extravasa o contrato e não é enquadrável no procedimento do NAL devido ao contrato de concessão</li> <li>• se for considerado pelo governo como uma iniciativa pública, STR implica a realização de um procedimento concursal.</li> <li>• Sendo substitutivo do AHD, teriam de ser acordados com</li> </ul>	De acordo, com a indicação expressa de que se trata de um projeto privado, lembrando sempre que a OE4 não implica qualquer alteração ao atual contrato de concessão.	<p>A OE4 é uma opção dual (<b>complementar e não independente</b>) que manteria operações aeronáuticas no AHD. A solução dual deve ser vista, na nossa opinião, como um modelo de iniciativa pública, no quadro da reflexão do Estado de qual deve ser a oferta aeroportuária pública, alternativa à atual.</p> <p>Pelo que, nessa lógica, Santarém será, ainda assim, de iniciativa pública.</p> <p>Questão diferente é se um grupo privado decidir tomar a iniciativa e assumir integralmente o investimento e risco de um aeroporto em Santarém. Essa iniciativa não ficaria necessariamente prejudicada.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>a</p> <p>concessionária os termos do fecho do AHD</p>		<p>Como já afirmamos no <b>Relatório Síntese</b> e diversas vezes neste documento, a hipótese (o risco) de ser formulado um pedido de reequilíbrio financeiro está associado à modificação do contrato por facto imputável ao concedente, lícito – por atos relativos à articulação de gestão de dois aeroportos praticados pelo concedente..</p>
172	<p>Sendo dual, haveria que acordar os termos de gestão integrada com a concessionária do AHD</p>	<p>Não há razão para isso ser necessário se os dois aeroportos forem tecnicamente independentes e compatíveis.</p>	<p>Esta questão já foi esclarecida anteriormente: <b><u>a análise do PT6 é de cariz jurídico e não técnico-operacional</u></b>. A introdução de mais um aeroporto (<b>complementar</b>) com capacidade para receber alguns dos voos que recebe o AHD implica a gestão de que voos vão para um e outro aeroporto. Havendo um gestor em operação, parece razoável prever que a gestão entre aeroportos, além da intervenção das entidades públicas competentes, inclua os gestores aeroportuários.. Além da possibilidade de o concedente poder praticar atos que modifiquem o contrato, por ato unilateral para tal efeito.</p>
	<p>Restrições de navegação aérea</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cedência obrigatória de grande parte da área militar de Monte Real e cedência parcial de Santa Margarida;</li> <li>• Posição relativa das pistas (perpendicular a Monte Real) constitui um constrangimento significativo;</li> </ul>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90</p> <p>final – Fatores Críticos de Decisão) que:</p>	<p>As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, baseados, como devidamente explicado nos relatórios técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar, e que mostram a limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.</p> <p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos “<i>são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25)</i>” (pg48) .... “<i>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe</i></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p><i>valores de capacidade inferiores aos do AHD.A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.(Pg 49).”</i></p> <p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos:</p> <p><i>“é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congêneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêm cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce”.</i>( Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</p> <p>.... e continua ...</p> <p><i>“apesar das alterações introduzidas pelos promotores da opção Santarém às configurações previstas no Anexo 9 ao Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023, verifica-se que, no que concerne à utilização do espaço aéreo, os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e, conseqüentemente, na operacionalidade da Base Aérea n.º 5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais que integra atinentes à defesa coletiva e à segurança cooperativa, pelo que se corrobora e reitera a afirmação já incluída no primeiro relatório da CTI. “</i></p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existência de obstáculos naturais (Serra de Aires e Candeeiros) e artificiais (torres eólicas);</li> <li>Operação conjunta de AHD+STR tem implicações no processamento de tráfego nos vários setores de navegação aérea e limita a capacidade total desta opção;</li> <li>Constrangimento de ruído principalmente associado ao AHD;</li> </ul>	<p>“apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).</p> <p>Não existe qualquer impedimento técnico em matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.</p>	<p>Citamos resposta da NAV, doc de 28 Fev 2024, pg7</p> <p><i>“É correta a afirmação de que o proponente apresentou uma análise de OLS para a STR, identificando e propondo soluções através da definição prévia dos procedimentos de voo, no entanto a NAV Portugal não detém esses elementos. Relativamente às restantes opções, não se verifica o mesmo constrangimento quer de terreno quer de obstáculos, por não se localizarem nas imediações de serras e parques eólicos.” (pg7)</i></p> <p><i>“Em virtude do constante no Ofício do EMFA (a não cedência das áreas militares), trará inevitavelmente uma limitação em termos de capacidade, que será fortemente afetada e muito abaixo dos valores de capacidade do aeroporto de Lisboa.”</i></p>
173	<p>OE5</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Restrições de navegação aérea;</li> <li>Cedência obrigatória de grande parte da área militar de Monte Real e cedência parcial de Santa Margarida</li> <li>Existência de obstáculos naturais (Serra de Aires e Candeeiros) e artificiais (torres eólicas);</li> <li>Operação conjunta de AHD+STR tem implicações no processamento de</li> </ul>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser</p>	<p>As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, baseados, como devidamente explicado nos relatório técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar, e que mostram a limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.</p> <p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos <i>“são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25) “ (pg48) ....</i> <i>“Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe</i></p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>tráfego nos vários setores de navegação aérea e limita a capacidade total desta opção;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Posição relativa das pistas (perpendicular a Monte Real) constitui um constrangimento significativo</li> </ul>		<p><i>valores de capacidade inferiores aos do AHD. A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.</i>(Pg 49).</p> <p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos:</p> <p><i>“é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congêneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêm cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce”.</i>( Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários,</p> <p>Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</p> <p>.... e continua ...</p> <p><i>“apesar das alterações introduzidas pelos promotores da opção Santarém às configurações previstas no Anexo 9 ao Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023, verifica-se que, no que concerne à utilização do espaço aéreo, os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e, conseqüentemente, na operacionalidade da Base Aérea n.º 5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais que integra</i></p> <p><i>atinentes à defesa coletiva e à segurança cooperativa, pelo que se</i></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p><i>corroborar e reitera a afirmação já incluída no primeiro relatório da CTI. “</i></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nas atuais condições limitadas de espaço aéreo, STR terá capacidade inferior à capacidade do AHD;</li> </ul>	<p>reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).</p> <p>Não existe qualquer impedimento técnico em</p> <p>matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.</p>	<p>As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, baseados, como devidamente explicado nos relatórios técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar, e que mostram a limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.</p> <p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos <i>“são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25) “ (pg48) .... “Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD. A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.(Pg 49).</i></p> <p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos:</p> <p><i>“é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congéneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais</i></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p><i>até prevêem cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce”.</i> (Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</p> <p>.... e continua ...</p> <p><i>“apesar das alterações introduzidas pelos promotores da opção Santarém às configurações previstas no Anexo 9 ao Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023, verifica-se que, no que concerne à utilização do espaço aéreo, os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e, consequentemente, na operacionalidade da Base Aérea n.º 5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais que integra atinentes à defesa coletiva e à segurança cooperativa, pelo que se corrobora e reitera a afirmação já incluída.</i></p>
175	OE3 Acessibilidade ferroviária alinhada com AV	Mas não Poceirão-CTA-Carregado. A CTI assume, erroneamente, uma realidade que não existe, nem está projetada. Faz-se notar que estudos da RAV de 2007 indicavam que esta solução era mais penalizante do que a entrada em Lisboa, pela margem direita.	Não compreendemos como é possível invocar estudos de 2007 quando temos um plano recente, largamente debatido, consensualizado e estabilizado, como o Plano Ferroviário Nacional que, sim, constitui o nosso referencial, uma vez que abarca todos os investimentos em AV e CV de médio e longo prazo.
		Não contaram com o incremento da pegada da aviação, já que 75% dos voos são de/para Norte, e os	Os valores calculados para a pegada carbónica de cada localização dizem respeito apenas às deslocações terrestres dos passageiros “não em trânsito” para cada localização aeroportuária, tal como está

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
175-176	OE3 e OE6 Valores intermédios de pegada carbónica;	aviões terão de voar mais 70Km comparativamente a OE4 e OE5.	explicado nos relatórios do PT3. Esse mesmo critério foi aplicado de maneira uniforme para todas as localizações. Não se afigura credível transpôr para o ano 2050 de referência para o estudo da pegada carbónica, a distribuição geográfica dos movimentos atuais que, como é sabido, estão sujeitos a uma enorme variabilidade.
175	OE3 Condições na envolvente muito favoráveis (densidade de população ativa e do tecido económico); Centralidade e cobertura territorial satisfatórios;	Devido a defeituosa demarcação (desconforme com os critérios da União Europeia) das zonas de influência pela CTI, o que consubstancia um erro técnico grave que favorece indevidamente a OE3.	Esta questão já foi devidamente explicada anteriormente. O objetivo das isócronas é apenas o de definir um limite para o território considerado como “envolvente próxima” de cada localização, através de um critério igual para todas elas. Por envolvente próxima, entendemos o território onde se considera que haja maior probabilidade de localização de funções associadas ou de apoio ao aeroporto, e onde é expectável que resida o grosso da força de trabalho necessária, tanto para o aeroporto como para as funções a ele associadas.
175	OE3	Não incluíram expropriações para vias de acesso (incluídas nas OE4 e 5)	Mais uma vez importa sublinhar que todas as OE foram tratadas rigorosamente da mesma forma. O cálculo das áreas de expropriação para as instalações aeroportuárias e para as acessibilidades foi feito e apresentado no Relatório Síntese do PT3 e, de forma mais detalhada, no seu Anexo II. Como se poderá verificar pela Fig II.8 deste anexo, em qualquer OE, o valor das expropriações para acessos é muito inferior em ordem de grandeza às expropriações para as instalações aeroportuárias. Importa ainda referir que no caso dos acessos rodoviários que impliquem ligações a AE concessionadas à BRISA (em que se encontram todas as OE), os respetivos Contratos de Concessão prevêem que os custos de investimento sejam suportados pela Concessionária.
	Pequena área a expropriar no polígono do aeroporto (restante	Terrenos para aglomerado são maioritariamente montado	a) quanto aos procedimentos administrativos de desafetação, <i>vide alínea b), do ponto 225</i> ), e fichas técnicas de cada uma das

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>área é domínio público) e disponibilidade de terrenos públicos para a instalação de um aglomerado aeroportuário;</p>	<p>protegido por lei. A desafetação do domínio público tem procedimentos administrativos complexos, não isentos de litigância e que correspondem a “ajudas de Estado” sujeitas a controlo pelas autoridades da concorrência (aspetos totalmente ignorados pela CTI).</p>	<p>localizações (<b>vide pp. 254 e 335 do Parecer D</b>)</p> <p>b) Quanto à questão relativa aos auxílios de Estado: “Como visto no <b>Parecer A (páginas 9 e 10)</b>, um auxílio de Estado implica “a existência de uma empresa, a imputabilidade da medida ao Estado, o seu financiamento através de recursos estatais, a concessão de uma vantagem, a seletividade da medida e os seus efeitos sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros”.</p> <p>Como aí se esclarece, a forma pela qual o auxílio é prestado é irrelevante. Foi também esclarecido como a construção e exploração de uma infraestrutura aeroportuária preenche o conceito de “empresa”. Naturalmente, a disponibilização a essa empresa de terrenos do Estado, pelo Estado, preenche os critérios da imputabilidade ao Estado e do seu financiamento mediante recursos estatais (<b>o que, aliás, era já reconhecido no Parecer A, a páginas 21</b>, referindo-se à “disponibilização de propriedades”). Sendo os terrenos disponibilizados à empresa em causa, a medida é necessariamente seletiva. No que respeita aos requisitos da afetação da concorrência e das trocas comerciais, já concluímos que “qualquer auxílio ao investimento e ao funcionamento do(s) aeroporto(s) de Lisboa que preencha os restantes requisitos do conceito de auxílio de Estado será necessariamente considerado como afetando a concorrência e o comércio entre Estados-membros” (<b>página 29 do Parecer A</b>).</p> <p>Finalmente, e sobretudo, no que respeita ao requisito da “vantagem”, e como se disse no Parecer, a páginas 22, “se o auxílio consiste, por exemplo, na venda de um bem (v. g., um imóvel), [...] já não é tão claro que tenha sido concedida uma vantagem, porque se trata aí de comportamentos que poderiam ser adotados por um operador económico privado”. A disponibilização gratuita dos terrenos do Estado implicará a qualificação dessa operação financeira como auxílio de Estado.</p> <p>Ao contrário, se a venda, o arrendamento ou outra operação</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>alternativa se verificarem por valores de mercado, não será concedida uma vantagem e, em consequência, a operação não poderá ser qualificada como auxílio de Estado.</p> <p>“O financiamento de infraestruturas que não se destinam a ser exploradas comercialmente é, em princípio, excluído do âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais” (<b>Comunicação da Comissão sobre a noção de auxílio de Estado, nº 203</b>). Ver <b>pp. 16 e ss. do Parecer A</b> quanto às infraestruturas e atividades que se enquadram no exercício de prerrogativas de poder público.</p> <p><b>Parecer A, p. 18:</b> entende a Comissão Europeia que, no “caso de uma infraestrutura originalmente utilizada para atividades não económicas ser posteriormente reafectada a uma utilização económica (por exemplo, se um aeroporto militar for convertido para utilização civil), apenas os custos incorridos na conversão da infraestrutura para utilização económica serão tidos em conta para a apreciação realizada nos termos das regras em matéria de auxílios estatais”. Isto é, todas as despesas realizadas antes, para financiar atividades não económicas, não serão consideradas auxílios de Estado.</p>
175	<p>OE4</p> <p>Servida pela ferrovia convencional, mas não pela alta velocidade, sendo que a Linha do Norte apresenta já troços fortemente saturados;</p>	<p>A CTI deve informar-se com a IP sobre a quadruplicação até Castanheira do Ribatejo / Azambuja. A CTI não pode, quando se trata da OE3 assumir que terá um acesso ferroviário perfeito quando, na presente data, não existe nenhum e, relativamente à OE4 e OE5 não assumir idêntica manifestação de boa vontade.</p>	<p>Rever. A LAV e a quadruplicação do troço Carregado - Oriente (PFN) permitirão um aumento da capacidade do canal.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
175	<p>OE4</p> <p>Elevada distância ao centro de Lisboa com tempos competitivos apenas na ferrovia e valores elevados da pegada carbónica das deslocações dos passageiros;</p>	<p>Não contaram com o incremento da pegada da aviação, já que 75% dos voos são de/para Norte, e os aviões terão de voar menos 70Km nas OE4 e OE5. A CTI promove o “centro de Lisboa” em critério, o que consubstancia, em termos de aviação civil, um erro técnico.</p> <p>Na Tabela 13 do PT1_Anexo 4, verifica-se que as distâncias rodoviárias médias são apenas mais 20kms em média que a OE3 e OE6 e mais 9 km que a OE7 e OE8. Estas diferenças nas distâncias são compensadas pelo afunilamento do tráfego no acesso a Lisboa via Ponte Vasco da Gama, o que indicia que a análise da CTI é manifestamente incompleta.</p> <p>De acordo com as indicações hoje conhecidas no setor – a que a CTI não atendeu – disponibilizadas pelo UK Government – Department for Energy, Security and Net0, de 30.08.2023, a pegada carbónica deCo2 por pass/km na aviação são 246 gramas. No gráfico do Anexo 2 do Relatório PT3, extrai-se um valor de 160 gramas por passag/km para a aviação. Na OE3 a pegada carbónica deve</p>	<p>Tal como salientamos anteriormente, os valores calculados para a pegada carbónica de cada localização dizem respeito apenas às deslocações terrestres dos passageiros “não em trânsito” para cada localização aeroportuária, tal como está explicado nos relatórios do PT3. Esse mesmo critério foi aplicado de maneira uniforme para todas as Opções Estratégicas. Não se afigura credível transpôr para o ano 2050 de referência para o estudo da pegada carbónica, a distribuição geográfica dos movimentos atuais que, como é sabido, estão sujeitos a uma enorme variabilidade.</p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		<p>incluir o valor que corresponde 70 km de voo adicional para voos de N/NO e E que se estimam em 75% do total de voos.</p> <p>Daqui resulta que, no horizonte considerado no estudo da pegada carbónica 2050, o adicional da pegada carbónica de OE3 face a OE4 e a OE5 será de cerca de 642.358 toneladas (referência do Anexo 2 do Relatório PT3) a mais se se considerar os valores indicados pelas Autoridades do Reino Unido e de 417.793 toneladas considerando o valor que se extrai do referido Anexo 2, distanciando Portugal, em qualquer caso, do cumprimento das metas ambientais a que o Estado Português está vinculado. Em OE3 a pegada carbónica quase triplica, aspeto não valorizado no Relatório Preliminar.</p>	
175	<p>OE4</p> <p>fortes constrangimentos de circulação na A1, especialmente às horas de ponta</p>	<p>A1 com múltiplas vias de acesso a Lisboa, ao contrário de CTA e VNO. Este comentário denota desconhecimento das acessibilidades à região de Lisboa.</p>	<p>Embora existam alternativas, a forte saturação da A1 às horas de ponta e na aproximação à cidade de Lisboa é um facto indesmentível.</p> <p>Observa-se ainda que no modelo utilizado todas as ligações a Lisboa a partir de qualquer uma das localizações aeroportuárias foram consideradas.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
175	OE4 e OE5 Área de expropriações elevada;	Não contaram com as expropriações para vias de acesso nas OE3 e OE6, nem com toda a problemática associada à desafetação dos terrenos públicos.	<p>O cálculo das áreas de expropriação para as instalações aeroportuárias e para as acessibilidades foi feito e apresentado no Relatório Síntese do PT3 e, de forma mais detalhada, no seu Anexo II. Como se poderá verificar pela Fig II.8 deste anexo, em qualquer OE, o valor das expropriações para acessos é muito inferior em ordem de grandeza às expropriações para as instalações aeroportuárias.</p> <p>As expropriações dos acessos ao Aeroporto, se forem feitas a partir de AE concessionadas, designadamente à Brisa, estão incluídos nessas concessões.</p> <p>Quanto à desafetação, <i>vide alínea b), do ponto 225</i>), e fichas técnicas de cada uma das localizações (<i>vide pp. 254 e 335 do Parecer D</i>)</p>
175	OE4 Servida pela ferrovia convencional, mas não pela alta velocidade;	CTI poderia ter repensado esse tema com a IP, como o demonstra nos mapas do PT4, e como fez para as OE3 3 OE6 com o troço Poceirão- CTA-Carregado. Como já anteriormente assinalado, a CTI trata a AV em função da análise que quer dar a cada Opção.	Como sublinhamos anteriormente, os estudos realizados consideraram as infraestruturas rodo e ferroviárias de transportes, quer existentes quer programadas ou planeadas, assumindo-as como “invariáveis”, uma vez que são suportadas no PFN, no PNI2030 e no recente documento da AMT com o título “Orientações para um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável”.
175	OE4 Linha ferroviária do Norte já congestionada, e potencialmente agravada pela sobrecarga da solução única;	Informem-se com a IP sobre a quadruplicação até Castanheira do Ribatejo / Azambuja. A CTI promove um estudo incompleto que não atende, no que respeita a STR, ao plano de expansão da capacidade da Linha do Norte, deixando uma análise que	O texto será revisto uma vez que se reconhece que a introdução da LAV e a quadruplicação do troço Carregado-Oriente (PFN) permitirão um aumento da capacidade de canal da LN.

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		prejudica STR.	
175	<p>OE4</p> <p>Tecido produtivo atual da região com poucas condições para tirar o máximo partido de uma infraestrutura aeroportuária;</p>	<p>Devido a defeituosa demarcação das zonas de influência, o que consubstancia um erro técnico grave.</p>	<p>Como explicado anteriormente, o conceito de “envolvente próxima”, operacionalizado pelas isócronas de 30 minutos, é muito diferente do conceito de “área de influência”, a que se refere o comentário. Na verdade, nunca nos relatórios do PT3 foi utilizado o termo “área de influência”. Os objetivos específicos de cada um destes conceitos analíticos são claramente diferentes, assim como o são as suas definições geográficas. Não devem ser confundidos, ou julgados iguais, como parece transparecer do teor deste comentário.</p>
176	<p>OE6</p> <p>Condições muito favoráveis na envolvente (população ativa; tecido económico);</p>	<p>Devido a defeituosa demarcação das zonas de influência, o que consubstancia um erro técnico grave.</p>	<p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspectiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p> <p>Mais uma vez sublinhamos que o conceito de “envolvente próxima”, operacionalizado pelas isócronas de 30 minutos, é muito diferente do conceito de “área de influência”, a que se refere o comentário. Na verdade, nunca nos relatórios do PT3 foi utilizado o termo “área de</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>influência”. Os objetivos específicos de cada um destes conceitos analíticos são claramente diferentes, assim como o são as suas definições geográficas. Não devem ser confundidos, ou julgados iguais, como parece transparecer do teor deste comentário.</p>
177	<p>OE3 Sobreposição muito significativa; contudo, a consequente vulnerabilidade diminui em profundidade pelo semi-confinamento ou mesmo confinamento dos mesmos</p>	<p>Até quando há um problema com CTA, faz considerações atenuantes.  E a cidade aeroportuária envolvente?  A posição da CTI perante a OE 3 não resulta imparcial nem independente.</p>	<p>Sendo a classificação da OE 3 nesta matéria considerada como muito significativa, não pode ser imputada qualquer consideração atenuante como é injustamente alegado. A localização e configuração da cidade aeroportuária, nomeadamente as atividades logísticas associadas, dependerá do plano diretor do aeroporto na localização escolhida, da disponibilidade dos tecidos urbanos existentes para as acomodar e dos condicionalismos ambientais e de riscos nas áreas envolventes. A avaliação estratégica destes condicionalismos foi feita através da análise da faixa dos 3km envolventes ao polígono de implantação em cada opção estratégica.</p>
177	<p>OE3 Baixo índice de perigosidade nos 4 tipos de riscos analisados;</p>	<p>Defeituosamente medido no que toca aos incêndios, e favorecido no que toca a inundações por enxurrada.</p>	<p>O índice de risco de inundação traduz a realidade do território envolvente. A AAE avalia apenas a localização proposta para as infraestruturas e não as eventuais características do projeto, que deverão ser alvo de AIA. O conceito de “enxurrada” não consta na terminologia técnica da Diretiva das Cheias (Directiva n.º 2007/60/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro), bem como do Decreto-Lei que plasma este documento na legislação portuguesa (Decreto-Lei nº115/2010, de 22 de Outubro).</p> <p>No PGRI o termo enxurrada aparece uma única vez, como equivalente de cheia rápida. A este respeito, a cartografia utilizada (do PGRI e outras fontes indicadas no Anexo 4) abrange as cheias rápidas, assim como as cheias progressivas.</p> <p>No caso dos incêndios rurais, o resultado traduz a cartografia oficial da perigosidade estrutural de incêndio rural em Portugal (ICNF). O perímetro de 25 km (igual para todas as implantações analisadas)</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			justifica-se pelo fumo e eventual interferência dos meios aéreos de supressão do fogo com o normal funcionamento do aeroporto.
177	<p>OE4 e OE5</p> <p>Captações e abastecimento de água pública dentro do perímetro de implantação;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sobreposição significativa de zonas de recarga de aquífero em particular aluviões a jusante, com ligação direta ao Tejo;</li> <li>• Afetação de linhas de água permanentes inseridas na REN;</li> </ul>	<p>Urde um conjunto de comentários mais negativos que para OE3, que, no entanto, se situa sobre o maior aquífero de Portugal.</p> <p>A CTI lavra num clamoroso erro de análise que qualquer perícia comprovará.</p> <p>A CTI não considera o impacto da cidade aeroportuária adjacente que tanto promove ao longo do Relatório Preliminar.</p>	<p>São considerados como aspetos negativos o facto de terem sido identificadas captações para abastecimento de água pública dentro do perímetro de implantação (aspeto que não pode ser ignorado) enquanto que o mesmo não se identificou na OE3. Nas OE4 e OE5 identificou-se também sobreposição significativa com zonas de recarga de aquífero, em particular os aluviões a jusante, com ligação direta ao Tejo. É sublinhado que na OE3 se regista uma sobreposição muito significativa da implantação com áreas de proteção e recarga de aquíferos.</p>
177	<p>OE4 e OE5</p> <p>Maior risco de incêndio e inundação em STR</p>	<p>Observação incorreta baseada em:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perímetro excessivo na zona de incêndio.</li> <li>- Não-compreensão do projeto, situado na cota 40.</li> </ul> <p>Não se percebe como a CTI faz uma avaliação que não considera a informação técnica dada pela Magellan 500 e faz afirmações sem qualquer suporte.</p>	<p>O índice de risco de inundação traduz a realidade do território envolvente. A AAE avalia apenas a localização proposta para as infraestruturas e não as eventuais características do projeto, que deverão ser alvo de AIA.</p> <p>No caso dos incêndios rurais, o resultado traduz a cartografia oficial da perigosidade estrutural de incêndio rural em Portugal (ICNF). O perímetro de 25 km (igual para todas as implantações analisadas) justifica-se pelo fumo e eventual interferência dos meios aéreos de supressão do fogo com o normal funcionamento do aeroporto.</p>
	OE4	Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV	As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, baseados, como devidamente

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
179	<p>Problemas de expansão da capacidade, por tráfego aéreo, afeta a conectividade;</p>	<p>(PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2)</p> <p>Não existe qualquer impedimento técnico em matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.</p>	<p>explicado nos relatórios técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar, e que mostram a limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.</p> <p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos “<i>são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25)</i> “ (pg48) .... “<i>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD.A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.(Pg 49)... “Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD” (Pg49)</i></p> <p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos:</p> <p>“<i>é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congêneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêm cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo</i></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p><i>crece”.</i> (Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</p> <p>.... e continua ...</p> <p><i>“apesar das alterações introduzidas pelos promotores da opção Santarém às configurações previstas no Anexo 9 ao Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023, verifica-se que, no que concerne à utilização do espaço aéreo, os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e, conseqüentemente, na operacionalidade da Base</i></p> <p><i>Aérea n.º 5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão</i></p> <p><i>atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais que integra atinentes à defesa coletiva e à segurança cooperativa, pelo que se corrobora e reitera a afirmação já incluída no primeiro relatório da CTI. “</i></p>
179	<p>OE5</p> <p>Tem capacidade de expansão até 3 pistas e para pequena cidade aeroportuária;</p>	<p>Reconhecido 4 pistas.</p> <p>Onde foram buscar a “pequena cidade” aeroportuária? Não se entende este tipo de análise, que denota uma intenção manifesta de desvalorizar STR, quando é único que já tem um acordo dos quatro municípios envolvidos para assegurar a expansão urbanística</p>	<p>A área disponível no entorno do aeroporto permite apenas uma pequena cidade aeroportuária, por comparação com a dimensão comum das cidades aeroportuárias, apresentada no relatório PACARL, fig 5 pag 17.</p> <p>A expressão “pequena” será corrigida</p> <p>Tanto quanto é do nosso conhecimento, o aludido “acordo” não segue nenhuma das formas legais típicas e juridicamente vinculantes para o efeito – i.e., através de contratos para planeamento [cf. artigo 79.º, n.º 1 do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial</p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		necessária ao projeto de STR.	("RJIGT"]], ou mesmo através da publicitação de deliberações autárquicas tendentes à revisão dos planos diretores municipais ou à elaboração de um plano ou programa intermunicipal." Os estudos do PT6 são de natureza jurídica pelo que a valoração do compromisso político dos municípios envolvidos – no fundo, é apenas disso que se trata com o aludido acordo de cooperação - aspeto que cai fora do escopo da missão da CTI. Acresce que se trata de ação futura, rodeada, portanto, de incerteza. As alterações de PDM dependem da intervenção de atividades públicas cujas competências não são modificadas por acordo, mas apenas pela lei.
179	OE5 Baixa densidade económica da envolvente e a distância limitam os efeitos da conectividade na atividade económica;	Devido a defeituosa definição e demarcação das zonas de influência (em desconformidade com os critérios da União Europeia).	No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.  Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.  Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspetiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.
179	OE5	Onde foram buscar isto? A CTI produz afirmações sem qualquer materialidade e em total	O custo de acesso ao aeroporto, considerado na análise custo-benefício, considera o tempo, operação de transporte individual (componente percebida e não percebida) e congestionamento,

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	Maiores custos ao nível de acesso dos passageiros;	contradição com a informação disponibilizada pela Magellan à CTI que revela que os custos são baixos.	como se explica no Anexo VII do relatório do PT5. Embora no cenário base o custo de acesso ao aeroporto seja mais elevado para as OE3 e OE7, no cenário de expansão, com ligação de alta velocidade e terceira travessia sobre o Tejo, as OE com a localização Santarém ficam numa posição mais desvantajosa relativamente a Alcochete e Vendas Novas.
180	OE4 elevado risco contratual por estar fora da área de concessão	Não consistente com a análise jurídica (PT6). Precisamente por estar fora da concessão não comporta risco contratual, especialmente na OE4.	<p>Mais uma vez, importa o risco já explicado a operação de um aeroporto em Santarém. como <b>aeroporto complementar</b>, ainda que impacte negativamente na exploração do AHD, não nos parece constituir fundamento suficiente para alicerçar um direito da ANA à reposição do equilíbrio financeiro (ainda que ela o venha provavelmente a invocar).</p> <p>Admitimos, porém, que, caso o Estado venha a tomar medidas para assegurar uma gestão integrada em "modelo dual", ponderando modificações unilaterais ao contrato, caso em que essas medidas podem elas próprias constituir fundamento de um tal direito. Cfr. <b>Conclusão B.3. do Parecer B.</b></p> <p><b><u>Recorda-se o que já foi explicado várias vezes:</u></b> uma solução complementar não é uma mera operação paralela e independente de 2 aeroportos. A RCM qualifica como complementares os aeroportos nas soluções ditas duais. Assim, se for preciso uma ingerência na exploração a cargo da concessionária para combinar a sua operação com a de um outro aeroporto fora da rede atual, então será essa ingerência (e não simplesmente a operação de um segundo aeroporto, isto do ponto de vista técnico-jurídico) que a poderá habilitar a concessionária ao direito de reposição do equilíbrio financeiro.</p>
180	OE5 elevado risco contratual por	Comentário sem sentido, uma vez que por acordo esta solução é	Como se pode ler no <b>Relatório Síntese do PT6</b> e já antes se afirmou, a OE5 implicará o fecho do AHD que constitui a parte mais

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	estar fora da área de concessão	perfeitamente viável.	substantial do contrato de concessão. <b><u>Não significa que o decisor não possa escolher, sem incorrer em responsabilidade contratual, a opção</u></b> ; significa sim que o contrato de concessão é amputado de uma parte significativa do seu objeto e isso constitui um risco elevado de o concedente se confrontar com um pedido de reequilíbrio financeiro avultadíssimo ou mesmo a resolução do contrato. Esta última hipótese consubstancia um cenário altamente desaconselhado porque implica o fim da gestão de todos os aeroportos incluídos no contrato de concessão e no contrato de concessão do aeroporto da Madeira. <b>Cfr. ponto 3.4.2., alínea c) do ponto 3.6 e n.º 2 do ponto 3.7 (pp. 34 e 38 do pdf).</b>
192	<p>8.6 Caminhos possíveis para aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa</p> <p>Soluções inviáveis para um hub intercontinental</p> <p>- AHD+STR (OE4) e STR (OE5) não são opção por razões aeronáuticas (de navegação aérea)</p>	<p>Relativamente a esta afirmação/conclusão da CTI faz-se notar o seguinte:</p> <p>- Trata-se de uma interpretação abusiva de um relatório da NAV (Anexo 9 do Relatório PT2), publicamente desmentida pela própria NAV nos dias subsequentes;</p> <p>- Denota, na nossa visão, um propósito de colocar STR fora das Opções, prejudicando a imagem do Projeto, da Magellan 500 e da região de Santarém.</p>	<p>As opções OE4 e OE5 foram consideradas pela CTI como inviáveis para um hub intercontinental, baseados, como devidamente explicado nos relatórios técnicos em que a CTI se apoiou, que estão devidamente referenciados no RA preliminar, e que mostram a limitação do espaço aéreo para a capacidade necessária para funcionar como hub intercontinental, considerando as limitações existentes na reserva de espaço aéreo militar nas zonas de aproximação e afastamento das pistas propostas pela Magellan.</p> <p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos “<i>são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25)</i>” (pg48) .... “<i>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD. A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores. (Pg 49)...</i>” “<i>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à</i></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p><i>proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD” (Pg49)</i></p> <p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos:</p> <p><i>“é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congéneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêm cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce”.</i>( Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</p> <p>.... e continua ...</p> <p><i>“apesar das alterações introduzidas pelos promotores da opção Santarém às configurações previstas no Anexo 9 ao Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023, verifica-se que, no que concerne à utilização do espaço aéreo, os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e, conseqüentemente, na operacionalidade da Base Aérea n.º 5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais que integra atinentes à defesa coletiva e à segurança cooperativa, pelo que se corrobora e reitera a afirmação já incluída</i></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<i>no primeiro relatório da CTI.</i>
180 e seguintes	Relativamente ao teor destas páginas dá-se por reproduzido o que acima se refere.		Comentário não fundamentado- rever o quê?

Comentário/questão	Resposta
<p>3.1.1 <i>Estudos de Procura</i></p> <p>Documento: PT1</p> <p>Relatório Técnico Complementar</p> <p>Relativamente a esta parte do Relatório Preliminar apresentam-se os seguintes comentários gerais:</p> <p>Refere-se na página 10 do documento PT1_Anexo 2 - Projeção da procura aeroportuária agregada:</p> <p>“Após uma análise cuidada dos valores apresentados por cada uma das entidades internacionais referidas, decidiu-se considerar uma perspetiva que junta duas dessas séries de valores, produzidas por duas organizações públicas intergovernamentais (Eurocontrol, com níveis mais modestos de crescimento, e ICAO).</p> <p>A curva central adotada neste relatório para a projeção da procura de passageiros no Aeroporto de Lisboa (assumindo não haver mudança da sua localização), foi obtida com base nas curvas “Eurocontrol base” e “ICAO alto”, corrigidas em cada ano pelo fator representativo da maior taxa de crescimento do tráfego aéreo em Portugal face ao conjunto europeu.”</p> <p>Importa, a este respeito, indicar o seguinte:</p> <p>Metodologia excessivamente simples, parece-nos, para um projeto nacional desta criticidade.</p>	<p>As projeções de tráfego desenvolvidas no âmbito do trabalho da CTI têm um horizonte de mais de sessenta anos. Como referido no relatório PT1 Anexo 2, página 2, as projeções de tráfego têm metodologias bastante diferentes consoante os horizontes temporais a que respeitam. No curto prazo são dominantes os modelos econométricos, mas para prazos mais longos recorre-se a modelos de projeção em autocorrelação temporal, normalmente baseados em curvas logísticas.</p> <p>Metodologicamente a utilização de modelos econométricos, com um conjunto alargado de variáveis, dá origem a modelos inconsistentes, pela dificuldade em prever a evolução de cada um dos parâmetros e das variáveis explicativas do modelo, quando utilizados para um período de projeção muito longo. Nesses casos, o resultado final apresenta grandes variações para muito pequenas modificações dos valores assumidos para esses parâmetros e variáveis explicativas.</p> <p>Por isso, considera-se que a metodologia seguida é mais adequada para a projeção de valores de tráfego verosímeis para o período de mais de seis décadas.</p> <p>Por outro lado, a avaliação não se baseou apenas em projeções disponíveis, mas também numa visão estratégica de evolução progressiva para um hub intercontinental, tal como estabelecido na Resolução de Conselho de Ministros 89/2022 de 14 de outubro, para um período nunca inferior às referidas seis décadas.</p>
<p><i>Previsão de procura totalmente top-down por simples escolha entre um “menu” de 5 previsões.</i></p>	<p>Não é verdade que tenha sido um menu de cinco previsões. Correspondeu a uma análise, tão alargada quanto possível, de projeções de entidades intergovernamentais, de operadores e de diferentes trabalhos elaborados no âmbito das projeções de tráfego.</p>

Comentário/questão	Resposta
<p><i>Sem validação ou afinamento bottom-up (análise fina por companhias aéreas, etc.).</i></p>	<p>Foram tidas em atenção, mais do que as companhias aéreas, os fornecedores de aeronaves, nomeadamente a Airbus e a Boeing, cujas projeções são superiores às apresentadas, particularmente as da Boeing.</p> <p>É também evidente que as opiniões apresentadas pelas companhias aéreas operando em Lisboa estão em boa parte dos casos alinhadas com os seus próprios interesses de curto e médio prazo</p>
<p><i>Também sem explicação (tirando a “análise cuidada” – baseada em?), o porquê da escolha entre um cenário "Alto" "mais robusto" e um cenário "Central". O objetivo da CTI é o de empolar as previsões?</i></p>	<p>Não há qualquer objetivo de empolar previsões de tráfego, nem de as reprimir. Foram comparadas diferentes projeções, controlando os diferentes resultados, e optado por apresentar três cenários verosímeis de evolução da procura agregada em Lisboa.</p>
<p><i>Também parecem não ter feito a análise da real procura reprimida conhecida já hoje (pedidos de slots recusados às companhias aéreas), apesar de ter acesso a esses dados, conforme ficou evidente no Relatório da Fase 1 (27 abril).</i></p>	<p>A questão da procura reprimida foi tratada em termos genéricos no relatório PT1 Anexo 3. Como decorre dessa abordagem, a procura reprimida não conduz a um aumento da procura futura, havendo apenas um processo gradual de recuperação face ao que seria a evolução da procura sem constrangimentos</p>
<p><i>O estudo de procura contém ainda diversas fragilidades tecnicamente apontadas pelo Anexo I – Relatório FUNDEC, as quais devem ser tidas em conta em sede de revisão do Relatório Preliminar.</i></p>	<p>Esse relatório é de autores anónimos. Mesmo assim, os comentários ao que aí é comentado serão apresentados mais à frente.</p>
<p><i>O resultado final é passível de gerar um excesso acentuado, sobretudo nas previsões de médio-longo prazo.</i></p>	<p>Como foi referido, as projeções deverão ser objeto de revisão ao longo do processo, seja para permitir uma revisão em alta, como em baixa, tal como referido na página 15 do relatório PT1 Anexo2.</p>



Comentário/questão	Resposta
	<p>Como é referido no relatório PT1 Anexo 2 (pág 3), “não se trata aqui de fazer previsões de procura de transporte aéreo que sirvam para o dimensionamento rigoroso do futuro aeroporto de Lisboa, mas sim fornecer um leque de valores verosímeis de procura aeronáutica que possa ser um dos fatores na seleção da opção estratégica de localização a propor ao Governo, tendo em atenção a capacidade (e os custos e dificuldades associados) que cada uma das localizações tem de responder adequadamente a esses valores de procura” e, um pouco mais adiante nessa mesma página “Pretende-se nesta frente, acima de tudo, evitar que o país se encontre de novo, dentro de duas ou três décadas, na situação de “andar à procura” de um local adequado para implantar o novo aeroporto de Lisboa”.</p>
<p><i>A CTI poderia ter inclusive aproveitado o estudo de procura elaborado pela ALG Global que a Magellan 500 apresentou e disponibilizou, bem como a sua metodologia, que incluiu análise detalhada bottom-up a nível de companhias aéreas, entre outros elementos. Não se compreende a desvalorização da informação que a Magellan 500 aportou à CTI, informação essa que foi elaborada por entidades credenciadas e experientes, está atualizada e é útil ao objeto da análise que a RCM 89/2022 determina à CTI.</i></p>	<p>O estudo de procura desenvolvido pela ALG Global foi tido em consideração, não sendo os resultados apresentados pela CTI dissonantes dos apresentados pela Magellan 500, que, para 2050, apresentam um valor de 71,3 milhões de passageiros, para 2056 de 85,9 milhões e para 2080, 129,9 milhões de passageiros, apenas abaixo do valor mais otimista das projeções da CTI para 2086, que são de 111, 123 e 142 milhões passageiros, para os três cenários.</p>

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
24	<p>Uma questão muito relevante do ponto de vista da aceitabilidade popular e política é a relação entre o número de turistas e o número de</p>	<p>De acordo com os dados apresentados, no Cenário Central caminha-se em 2050 para um rácio de 22, que ficaria hoje em 2º lugar atrás de Dubrovnik e acima de Veneza,</p>	<p>Não se conhecendo a formulação de cálculo do índice, procedeu-se a uma extrapolação e confirmamos o valor de 15 e não de 22.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	habitantes numa cidade ou região. ... Esse aumento corresponde a um índice de cerca de 15, entre os valores atuais de Reykjavik (16) e Florença (13).	cidades pequenas e essencialmente turísticas.	
35	Para além da procura não atendida por legado de asfixia de capacidade do atual AHD, temos de considerar a procura não atendida por falta de capacidade, a procura não atendida por efeito de realocização, e a procura não atendida por efeito do tráfego em trânsito por operação em sistema dual.	<p>Conceito de futura procura não atendida é completamente teórico, relativamente a um ideal de crescimento irrestrito do AHD. As diferenças de tempos de acesso por transporte público rodoviário entre as várias Opções (no caso das OE3, OE6 e OE8 depois de terem AV – hoje não têm nada) não têm na procura o impacto que a CTI teoricamente indica.</p> <p>Procura não atendida deveria ser tão real quanto possível, baseada em pedidos de slots recusados, e sua previsão futura.</p>	<p>A vantagem de uma abordagem teórica sólida decorre do que ela permite de tratamento coerente de situações diferentes. O conceito de procura não atendida corresponde apenas à diferença entre o que foi apresentado como o crescimento (potencial) sem constrangimentos de capacidade e os limites a esse crescimento colocados pela demora na disponibilização das novas infraestruturas.</p> <p>Os tempos de acesso por transporte público rodoviário ao novo aeroporto (nas suas diferentes localizações), tiveram em conta uma realidade muito prática, que é a de esses serviços terem de ser economicamente viáveis face às estimativas de procura de transporte aéreo associadas a cada concelho.</p>
52	Admitiu-se, no Cenário Base, que haveria serviço ferroviário no aeroporto em todas as opções: ... através da consideração de uma linha de passagem no CTA	Não consta no PFN, não deveria ser considerada. A CTI não pode pressupor soluções de ligação ferroviária que não estão previstas em documentos oficiais.	Foi suportada em informação disponibilizada pelas Infraestruturas de Portugal.
60	No caso de CTA (Campo de Tiro de Alcochete), a proposta base da PT3 contempla a criação de uma nova ligação da A12 à A13 correndo a sul do CTA, com um nó de acesso ao	Então ligação da EN 4 ao NAL cerca de 6,5 km; e IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km, constantes no EIA de 2010?	<p>O Relatório Preliminar não omite o que é informação útil e atualizada.</p> <p>Nas ligações ao CTA, apresenta-se a proposta base, com uma extensão de cerca de 24 quilómetros, e propõe-se uma</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	aeroporto a cerca de 1,6 km do terminal, e adicionalmente uma ligação entre o novo nó do aeroporto com a N118 a poente do CTA.	O Relatório Preliminar omite anteriores contributos das pronúncias anteriores da Magellan 500.	proposta variante, com cerca de 27 quilómetros. Esta proposta variante permite a ligação à A13 (Este), à N118 (Oeste), à N119 (Norte) e ao IC3, retificando o traçado da N118 (duplicação) e, conseqüentemente a toda a Rede Rodoviária “adjacente”, designadamente A12 e N4.
61	Foi ainda incluída neste cenário o prolongamento deste ramal, do CTA para norte, conforme indicado pelo PT3, assegurando a ligação com a Linha de Vendas Novas, permitindo, desta forma, a consideração de serviços de e para norte de Lisboa. Este prolongamento corresponde a cerca de 48 km adicionais, e implica a consideração de uma estação do tipo passagem na zona do CTA.	São 58 Km adicionais (20 Km ramal para o CTA, e 38 Km do CTA a Carregado). Não consta no PFN, não deveria ser considerada.	A rede de AV prevista na proposta do PFN contempla não só as ligações diretas entre as cidades do Porto e de Lisboa, tirando partido da quadruplicação da linha do Norte entre o Carregado e Lisboa Oriente, como a construção de uma nova linha AV, igualmente entre o Carregado e Lisboa, para a qual apresenta duas opções, com traçados na margem direita e esquerda do rio Tejo, sendo que a segunda entroncará na LAV Lisboa Madrid, na zona do Poceirão, permitindo ligações diretas Norte – Sul não sobrecarregando e, conseqüentemente, aliviando, o núcleo central da AML, implicando esta um menor investimento (estimativa de custos IP).

### 3.1.2. Planeamento

#### b.Documento: PT2 Relatório Técnico Complementar

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
26-31	2.5. Transição Energética - Principais Medidas para a	Nem uma linha no respeitante à estratégia para infraestruturas a	O Anexo 7 do PACARL menciona explicitamente a importância de preparar e adaptar os aeroportos a “Novas Fontes Energéticas, como

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	eficiência energética e descarbonização de Aeroportos	<p>hidrogénio para a futura aviação a hidrogénio, incluindo estabelecimento de parcerias industriais como as que muitos dos grandes aeroportos e operadores mundiais já têm em curso?</p> <p>É uma omissão grave num aeroporto com um horizonte a 50 anos, e num País que tem elegido o hidrogénio como prioridade.</p>	o Hidrogénio” (Anexo 7, pp 13). Adicionalmente, o Anexo (Anexo 7, pp 18), é dedicado à transformação de resíduos sólidos urbanos em hidrogénio ou outros combustíveis líquidos
34-38	4. ANÁLISE DE VENTOS	Ver comentários da Flare, que constam do Anexo II – FLARE	<p>Resposta aos comentários da FLARE</p> <p>Comentário #1: Os dados foram disponibilizados pelo Instituto Português do Mar e Atmosfera (IPMA), de acordo com a rede de monitorização instalada a nível nacional. A base de dados inclui medições frequentes, numa base anual, num determinado período de tempo</p> <p>Comentário #2: - Confirma-se que na Figura 11 (gráfico referido) os ventos predominantes estão na direção 320-340° (Santarém). Na Tabela 1, os ventos mais intensos estão na direção 280 – 340°, portanto coincidente com a Figura 11 (Santarém), pelo que não há discrepância. Como já foi referido os dados são oficiais, provenientes do IPMA</p> <p>Comentário #3: É correta a interpretação, mas são esses os dados disponíveis no IPMA. Mas a estação de Tancos está afastada do local de implementação do aeroporto, nas OEs4 e 5, tal como apresentado pelo proponente, distando de cerca de 20Km</p> <p>Comentário #4: Confirma-se que os valores inscritos na Tabela 1 se referem à intensidade de vento oblíquo, tal como está escrito no anexo 1 do PACARL. Os dados utilizados são os oficiais fornecidos pelo IPMA</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>Comentário #5: Conforme já se disse no Anexo 1, e já se repetiu várias vezes, a amostra disponível é a oficial fornecida pelo IPMA</p> <p>Comentário #6: Analisando a Tabela 2, pg 18 do Anexo 1 do PACARL, o impacto do vento de cauda é limitado em todas as alternativas.</p> <p>Comentário #7: Confirmamos que essa é a recomendação da ICAO. Mas não há dados para as localizações das OEs avaliadas</p> <p>Comentário #8: Comentário não relacionado com análise de ventos, nem mesmo com uma avaliação estratégica. Esses estudos deverão ser realizados em sede de projeto de execução</p>
58-60	<p>6.4.2. Desenho Aeroportuário – CTA Alternativa</p> <p>Uma versão alternativa para o Aeroporto do CTA, foi colocada em discussão, para apresentar um “layout” que minimizasse a necessidade de expropriações. Com efeito, existe uma parte do terreno, pré-determinado para alojar o aeroporto, que não pertence ao Estado, mais precisamente, uma área aproximadamente triangular, existente a norte do “Layout” do projeto original. Nas imagens seguintes, Figura 26, 27 e 28, é apresentada esta alternativa, que permite reduzir significativamente a necessidade de expropriação a duas pequenas áreas, uma a norte</p>	<p>Não faz qualquer sentido esta análise. Redesenhar todo um enorme projeto aeroportuário existente de 2010, por causa de 300 h de expropriação em zona rústica e dum campo de painéis fotovoltaicos.</p> <p>As expropriações são uma fração mínima do investimento, provavelmente da mesma grandeza dos custos de reformulação do projeto.</p> <p>Não se poupa em tempo de expropriações (que tiraram, sem razão, do cronograma) e acrescenta-se em tempo de redesenho do projeto-base de 2010.</p> <p>A que nova linha verde de</p>	Opinião que carece de fundamentação

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>das pistas (86,3 ha), onde existe um campo de painéis solares, que conflituam com a aproximação às pistas pelo reflexo luminoso que produzem, e outra ainda menor a sul (14,9ha), que só será indispensável se for necessário manter a quarta pista com 4.000 metros, como se verifica nas figuras 26 e 27. A linha verde define uma área de implantação de 2.317 ha, nesta configuração.</p>	<p>delimitação do perímetro se refere a CTI, não aparece nenhuma nas figuras.</p>	
65	<p>Para uma análise de viabilidade e eficiência mais precisa, com especial enfoque nos procedimentos de aproximação e descolagem, será necessário dotar os técnicos de FPD demais dados, nomeadamente de terreno e obstáculos.</p> <p>A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.</p> <p>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto... Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).</p> <p>Não existe qualquer impedimento</p>	<p>De acordo com a informação prestada nos relatórios da NAV (Anexo 9 ao PACARL), e citamos “são necessárias as cedências das áreas LPR39A, de parte da área militar de Monte Real (LPR60B), cedência parcial da área de Santa Margarida (LPD25) “ (pg48) .... “Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD.A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.(Pg 49)... “Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD” (Pg49)</p> <p>O Ofício 44/ 24 da FAP (Força Aérea Portuguesa) refere, citamos: “é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD.</p>	<p>técnico em matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.</p>	<p>aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o Point Merge System (PMS) que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congéneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêm cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce”.( Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.)</p> <p>.... e continua ...</p> <p>“apesar das alterações introduzidas pelos promotores da opção Santarém às configurações previstas no Anexo 9 ao Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023, verifica-se que, no que concerne à utilização do espaço aéreo, os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e, conseqüentemente, na operacionalidade da Base Aérea n.º 5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais que integra atinentes à defesa coletiva e à segurança cooperativa, pelo que se corrobora e reitera a afirmação já incluída no primeiro relatório da CTI. “</p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
78	<p>Todas as opções carecem de ligações às redes rodoviárias próximas com alguma relevância (e desejavelmente também ligação ferroviária, que poderá não estar disponibilizada desde o início), tema que é tratado no grupo de trabalho PT3, responsável pelas acessibilidades.</p>	<p>Como?</p> <p>No caso de STR faz parte do projeto e da documentação apresentada e fornecida.</p> <p>Não a estudaram?</p> <p>A CTI omite informação que foi levada ao seu conhecimento prejudicando a análise das opções que envolvem STR.</p>	<p>A CTI não omite informação que é útil e válida.</p> <p>A Magellan deve dar mais atenção à leitura cuidada dos Relatório da CTI para não interpretar de forma enviesada o que aí consta.</p> <p>A resposta a esta questão já foi repetida à exaustão nas páginas anteriores.</p>
79	<p>Para o concurso / adjudicação consideram-se 9 meses.</p>	<p>Para um consórcio privado este tempo não é necessário. É mais curto (não tem contratação pública) e pode ser feito maioritariamente na fase anterior de projeto e aprovação.</p>	<p>O Cronograma das OE's é elaborado no âmbito de um estudo de AAE que permita ao Governo, com base na sua ponderação, determinar a melhor solução de um conjunto pré-determinado de alternativas, tendo em vista um HUB na Região de Lisboa.</p> <p>Com a decisão do Governo deverão seguir-se os Projetos de Execução da 1ª Fase de uma nova infraestrutura aeroportuária, que o Cronograma das OE's tenta refletir tendo com base a metodologia dos Planos Diretores Aeroportuários.</p> <p>Como se pode observar no conceito de "PLANO DIRETOR AEROPORTUÁRIO (PD), acima referido, os estudos inerentes ao desenvolvimento de uma infraestrutura aeroportuária são contínuos e ajustáveis ao longo do tempo, sendo que o CRONOGRAMA das OE's considera unicamente os tempos requeridos para os estudos indispensáveis/decorrentes das obras da 1ª Fase das OE's.</p> <p>A observação do promotor é feita no pressuposto de que as opções serão de mão privada. O que é legalmente possível, mas que a CTI entende que não é o que resulta da missão contida na RCM. E se o Estado pretender, como também pode, manter a atividade</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			materialmente pública, deverá fazer a escolha mediante procedimento concursal.
79	Para a avaliação de impacte ambiental consideram-se 12 meses Para o concurso / adjudicação consideram-se 9 meses.	<p>Para ALC e VNO implicaria o rearranque do processo do NAL, contemplando um prazo contratual de até 58 meses, de acordo com o estudo jurídico deste mesmo Relatório Preliminar da CTI (PT6_Anexo B - Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão).</p> <p>(em vez em vez destes tempos).</p> <p>O calendário indicado pela CTI está incorreto.</p>	Os cronogramas assumem o momento zero, como o momento imediatamente após a decisão do governo relativa ao NAL, e portanto após o prazo dos 58 meses. Esta explicação consta do anexo 5 do PACARL
82	<p>SANTARÉM</p> <p>Não apresenta condições particulares de dificuldade no que concerne à realização da obra.</p> <p>A diferença entre o cronograma apresentado pela Magellan e o adotado pela CTI reside no essencial em que, no cronograma da CTI foi considerada a necessidade das autorizações</p>	<p>Então porque é que a CTI aumentou o prazo de execução da obra de construção comunicado pela Magellan 500?</p> <p>Não se compreende a dualidade de critérios da CTI relativamente à STR e CTA. Quanto ao primeiro analisa prejudicando, quando ao segundo analisa beneficiando.</p>	<p>Os cronogramas entregues à CTI revelaram prazos excessivamente otimistas quando comparados com a prática internacional na construção de aeroportos, e com a prática de construção de infraestruturas em Portugal</p> <p>O princípio que presidiu à construção dos cronogramas foi utilizar critérios idênticos para todas as OEs, a menos de uma fundamentação detalhada e verosímil, que não foi o caso nas propostas da Magellan</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>ambientais seguirem um processo sequencial, bem como os processos de expropriação. Estes pressupostos foram adotados de forma idêntica para todos as OEs</p>		
104	<p>6.12.2. Áreas globais e áreas aeroportuárias</p> <p>Nas OEs as áreas exteriores, passíveis de ser consideradas para uma Aerotrópole, são:</p> <p>CTA_hub: 1373 ha</p> <p>Vendas Novas_hub: 906 ha</p>	<p>Onde se situam estas áreas?</p> <p>Porque à volta de Alcochete impera o montado e não foi analisado na parte ambiental (PT4)?</p> <p>A mesma questão vale para VNO.</p> <p>O “tratamento” que a CTI dá ao CTA não resulta imparcial e independente.</p>	<p>A localização e configuração da cidade aeroportuária, nomeadamente as atividades logísticas associadas, dependerá do plano diretor do aeroporto na localização escolhida, da disponibilidade dos tecidos urbanos existentes para as acomodar e dos condicionalismos ambientais e de riscos nas áreas envolventes. A avaliação estratégica destes condicionalismos for feita através da análise da faixa dos 3km envolventes ao polígono de implantação em cada opção estratégica.</p>
112	<p>Tabela 24 - Custos de investimento das várias OEs</p>	<p>Valores de Capex de Santarém grosseiramente sobrestimados, prejudicando a análise das Opções que envolvem STR.</p>	<p>O comentário carece de fundamentação, O proponente não apresentou informação de CAPEX à CTI. O anexo 4 do PACARL explica detalhadamente os pressupostos assumidos para o cálculo do CAPEX</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
123	<p>c) a opção Santarém tem menos áreas disponíveis, o que condiciona o potencial de desenvolvimento do próprio aeroporto e de atividades indiretas e induzidas relacionadas com o aeroporto;</p>	<p>Como é que escrevem isto, se não perguntaram quais (apesar de termos dito que haviam) áreas adicionais aeroportuáveis disponíveis adjacentes ao projeto STR?</p> <p>Para além que 4 municípios (Santarém, Torres Novas, Alcanena e Golegã) com 1.000 Km2 de território fizeram um acordo para ajustar os seus PDMs ao projeto.</p> <p>Não há falta de espaço. Pelo contrário, STR é a única opção que apresenta condições de imediata execução desde logo em termos de espaço e dependências militares (aspeto que a CTI também não quis considerar...).</p>	<p>Tal como sublinhamos no nosso Relatório, será imprescindível proceder-se à revisão dos PDM caso a opção de STR venha a ser escolhida. Aliás esta conclusão é válida para qualquer localização. Se há condições para que essa revisão seja feita em conjunto, e de forma coordenada, será certamente uma mais valia.</p> <p>Tanto quanto é do nosso conhecimento, o aludido “acordo” com os municípios não segue nenhuma das formas legais típicas e juridicamente vinculantes para o efeito – i.e., através de contratos para planeamento [cf. artigo 79.º, n.º 1 do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (“RJIGT”)], ou mesmo através da publicitação de deliberações autárquicas tendentes à revisão dos planos diretores municipais ou à elaboração de um plano ou programa intermunicipal.” Os estudos do PT6 são de natureza jurídica pelo que a valoração do compromisso político dos municípios envolvidos – no fundo, é apenas disso que se trata com o aludido acordo de cooperação - aspeto que cai fora do escopo da missão da CTI. Acresce que se trata de ação futura, rodeada, portanto, de incerteza. As alterações de PDM dependem da intervenção de atividades públicas cujas competências não são modificadas por acordo, mas apenas pela lei..</p>
123	<p>d) a opção CTA é a única em terrenos públicos, requer considerar uma indemnização à FAP, para realocização do Campo de Tiro. Admite-se ainda que se chegar a existir a necessidade de uma quarta pista haverá também que proceder a expropriação de duas pequenas parcelas terreno assinalado nos layouts para 4</p>	<p>Qual a valorização dos terrenos do CTA cedidos? Deverá ser contabilizada como "ajuda de Estado" ao projeto CTA e VNO, mais que a simples indemnização à FAP. Os ativos relativos ao CTA devem ser identificados, valorizados e sendo atribuídos à entidade que desenvolver o projeto revestem a natureza</p>	<p>O valor dos terrenos não foi considerado na avaliação de qualquer uma das OE.</p> <p>Quanto à questão de auxílios de Estado: Como visto no <b>Parecer A (páginas 9 e 10)</b>, um auxílio de Estado implica “a existência de uma empresa, a imputabilidade da medida ao Estado, o seu financiamento através de recursos estatais, a concessão de uma vantagem, a seletividade da medida e os seus efeitos sobre a concorrência e as</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>pistas da alternativa de layout proposto pela CTI</p>	<p>jurídica de “Ajuda de Estado”, sob pena de erro do Relatório Preliminar, que é omissa a este respeito.</p> <p>Pelos layouts apresentados a afirmação não é correta, haverá expropriações ainda já na 2ª pista, para não falar nas expropriações para vias de acesso omitidas (mas incluídas para STR).</p>	<p>trocas comerciais entre Estados-Membros”.</p> <p>Como aí se esclarece, a forma pela qual o auxílio é prestado é irrelevante. Foi também esclarecido como a construção e exploração de uma infraestrutura aeroportuária preenche o conceito de “empresa”. Naturalmente, a disponibilização a essa empresa de terrenos do Estado, pelo Estado, preenche os critérios da imputabilidade ao Estado e do seu financiamento mediante recursos estatais (<b>o que, aliás, era já reconhecido no Parecer A, a páginas 21</b>, referindo-se à “disponibilização de propriedades”). Sendo os terrenos disponibilizados à empresa em causa, a medida é necessariamente seletiva. No que respeita aos requisitos da afetação da concorrência e das trocas comerciais, já concluímos que “qualquer auxílio ao investimento e ao funcionamento do(s) aeroporto(s) de Lisboa que preencha os restantes requisitos do conceito de auxílio de Estado será necessariamente considerado como afetando a concorrência e o comércio entre Estados-membros” (<b>página 29 do ParecerA</b>).</p> <p>Finalmente, e sobretudo, no que respeita ao requisito da “vantagem”, e como se disse no <b>Parecer, a páginas 22</b>, “se o auxílio consiste, por exemplo, na venda de um bem (v. g., um imóvel), [...] já não é tão claro que tenha sido concedida uma vantagem, porque se trata aí de comportamentos que poderiam ser adotados por um operador económico privado”. A disponibilização gratuita dos terrenos do Estado implicará a qualificação dessa operação financeira como auxílio de Estado.</p> <p>Ao contrário, se a venda, o arrendamento ou outra operação alternativa se verificarem por valores de mercado, não será concedida uma vantagem e, em consequência, a operação não poderá ser qualificada como auxílio de Estado.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>“O financiamento de infraestruturas que não se destinam a ser exploradas comercialmente é, em princípio, excluído do âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais” (<b>Comunicação da Comissão sobre a noção de auxílio de Estado, n.o 203</b>). Ver <b>pp. 16 e ss. do Parecer A</b> quanto às infraestruturas e atividades que se enquadram no exercício de prerrogativas de poder público.</p> <p><b>Parecer A, p. 18:</b> entende a Comissão Europeia que, no “caso de uma infraestrutura originalmente utilizada para atividades não económicas ser posteriormente reafetada a uma utilização económica (por exemplo, se um aeroporto militar for convertido para utilização civil), apenas os custos incorridos na conversão da infraestrutura para utilização económica serão tidos em conta para a apreciação realizada nos termos das regras em matéria de auxílios estatais”. Isto é, todas as despesas realizadas antes, para financiar atividades não económicas, não serão consideradas auxílios de Estado.</p>
123	<p>e) A opção VNO tem o mesmo mérito que a opção CTA em termos de capacidade de expansão e segurança de operação, com a diferença de que exige a cedência total do CTA, e é totalmente implementada em terrenos privados.</p>	<p>Portanto, qualquer das opções CTA ou VNO acaba efetivamente com o CTA enquanto campo militar.</p> <p>Em ambos os casos, isso deve ser acrescido aos respetivos custos, bem como os respetivos terrenos nos cálculos de ajuda de Estado a esses projetos, o que ainda não foi feito pela CTI.</p>	<p>O valor dos terrenos não foi considerado na avaliação de qualquer uma das OE.</p> <p>Como visto no <b>Parecer A (páginas 9 e 10)</b>, um auxílio de Estado implica “a existência de uma empresa, a imputabilidade da medida ao Estado, o seu financiamento através de recursos estatais, a concessão de uma vantagem, a seletividade da medida e os seus efeitos sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros”.</p> <p>Como aí se esclarece, a forma pela qual o auxílio é prestado é irrelevante. Foi também esclarecido como a construção e exploração de uma infraestrutura aeroportuária preenche o conceito de “empresa”. Naturalmente, a disponibilização a essa empresa de terrenos do Estado, pelo Estado,</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>preenche os critérios da imputabilidade ao Estado e do seu financiamento mediante recursos estatais (<b>o que, aliás, era já reconhecido no Parecer A, a páginas 21</b>, referindo-se à “disponibilização de propriedades”). Sendo os terrenos disponibilizados à empresa em causa, a medida é necessariamente seletiva. No que respeita aos requisitos da afetação da concorrência e das trocas comerciais, já concluímos que “qualquer auxílio ao investimento e ao funcionamento do(s) aeroporto(s) de Lisboa que preencha os restantes requisitos do conceito de auxílio de Estado será necessariamente considerado como afetando a concorrência e o comércio entre Estados-membros” (<b>página 29 do Parecer A</b>).</p> <p>Finalmente, e sobretudo, no que respeita ao requisito da “vantagem”, e como se disse no <b>Parecer, a páginas 22</b>, “se o auxílio consiste, por exemplo, na venda de um bem (v. g., um imóvel), [...] já não é tão claro que tenha sido concedida uma vantagem, porque se trata aí de comportamentos que poderiam ser adotados por um operador económico privado”. A disponibilização gratuita dos terrenos do Estado implicará a qualificação dessa operação financeira como auxílio de Estado.</p> <p>Ao contrário, se a venda, o arrendamento ou outra operação alternativa se verificarem por valores de mercado, não será concedida uma vantagem e, em consequência, a operação não poderá ser qualificada como auxílio de Estado.</p> <p>“O financiamento de infraestruturas que não se destinam a ser exploradas comercialmente é, em princípio, excluído do âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais” (<b>Comunicação da Comissão sobre a noção de auxílio de Estado, n.o 203</b>). Ver <b>pp. 16 e ss. do Parecer A</b> quanto às infraestruturas e</p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>atividades que se enquadram no exercício de prerrogativas de poder público.</p> <p><b>Parecer A, p. 18:</b> entende a Comissão Europeia que, no “caso de uma infraestrutura originalmente utilizada para atividades não económicas ser posteriormente reafetada a uma utilização económica (por exemplo, se um aeroporto militar for convertido para utilização civil), apenas os custos incorridos na conversão da infraestrutura para utilização económica serão tidos em conta para a apreciação realizada nos termos das regras em matéria de auxílios estatais”. Isto é, todas as despesas realizadas antes, para financiar atividades não económicas, não serão consideradas auxílios de Estado.</p>

### 3-1-3.Acessibilidades

#### Documento: PT3 Relatório Técnico Complementar

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
11	<p>Figura 6 - Representação da cartografia digital das principais infraestruturas ferroviárias, existentes e previstas, na Região de Lisboa.</p>	<p>Ligação Poceirão-CTA-Carregado não está prevista no Plano Ferroviário Nacional, conforme exposto no ponto 2 da presente pronuncia. A CTI desenha uma análise à margem do PFN.</p>	<p>Ao contrário do afirmado, o PFN apresenta duas ligações a Lisboa a partir do Carregado e em alternativa. No entanto, reconhece-se que a figura mencionada carece de uma revisão no sentido de tornar mais clara a natureza alternativa (em relação ao traçado Carregado-Lisboa) da ligação Carregado-Poceirão.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
25	Figura 15 - Localização CTA: enquadramento territorial.	A Isócrona de 30 minutos por rodovia do CTA nunca poderá ir vai até à Amadora a 55 Km, dado o atravessando de toda a cidade Lisboa com níveis de congestionamento elevado?	Todos os traçados das isócronas foram novamente analisados confirmando-se as suas configurações.
30	Figura 19 - Localização STR: enquadramento territorial.	A partir do Magellan 500 (OE4, OE5) para Sul a isócrona acaba em Aveiras de Cima, a apenas 37 Km pela A1, onde 30 minutos permitiriam percorrer cerca de 60 Km, revelando a distorção das zonas de influência definidas pela CTI, verificadas em repetidas medições além desta.	Todos os traçados das isócronas foram novamente analisados confirmando-se as suas configurações.
55-56	6.2.3 Campo de Tiro de Alcochete (CTA) 6.2.3.1 Acessibilidade Rodoviária	<p>Incluem apenas a extensão da A33 entre a A12 e a A13.</p> <p>Então e as restantes ligações rodoviárias, desconsiderando as restantes ligações rodoviárias necessárias e incluídas nos estudos de 2010, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km;</li> <li>- IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km</li> </ul>	Conforme já referido, nas ligações ao CTA, apresenta-se a proposta base, com uma extensão de cerca de 24 quilómetros, e propõe-se uma proposta variante, com cerca de 27 quilómetros. Esta proposta variante permite a ligação à A13 (Este), à N118 (Oeste), à N119 (Norte) e ao IC3, retificando o traçado da N118 (duplicação) e, conseqüentemente, a toda a Rede Rodoviária “adjacente”, designadamente A12 e N4.

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
66-67	<p>A proposta para esta solução prevê a retificação de traçado em estudo pela Infraestruturas de Portugal (Rede Ferroviária Nacional-Articulação com as localizações em estudo para o Novo Aeroporto de Lisboa, Workshop PT3, LNEC 27/09/2023), da solução S2 e o previsto nos estudos da RAVE para o Lote 3A1, Solução 1, que apresenta a coexistência da futura linha AV com a atual CV.</p>	<p>É claro que o troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km incluindo a 4TT ao lado da Ponte da Lezíria (12 Km comprimento), não consta no PFN e só se fará por causa na Opção que envolva o CTA. E não cremos que baste um workshop da CTI com a IP para mudar o PFN e os investimentos do País na ferrovia.</p> <p>Os operadores preferirão provavelmente primordialmente sempre o percurso Carregado-Oriente-Alcochete e retorno por ordem inversa simplesmente porque:</p> <p>i) A Gare do Oriente não está configurada como estação terminal;</p>	<p>Reafirmamos que a ligação Carregado - Poceirão faz parte do PFN enquanto uma das alternativas de acesso a Lisboa da LAV Porto - Soure - Carregado.</p> <p>Não se compreende a afirmação que a Gare de Oriente não possa funcionar como uma estação terminal, quando atualmente tal acontece com vários serviços ferroviários.</p>
		<p>ii) Sendo Lisboa o maior mercado para a AV, a maioria dos comboios seguirá diretamente para Lisboa e nem todos seguirão para Alcochete.</p> <p>O seu custo será provavelmente de cerca de 1.500 M Euros (facilmente mais de 600 M para a 4TT no Carregado + 900 M Euros para os restantes 46 Km) que deverão ser imputados às OE3 e OE6, o que a CTI ainda não fez.</p>	<p>A rede de AV prevista no PFN contempla não só as ligações diretas entre as cidades do Porto e de Lisboa, tirando partido da quadruplicação da linha do Norte entre o Carregado e Lisboa Oriente, como a construção de uma nova linha AV, igualmente entre o Carregado e Lisboa, para a qual apresenta duas opções, com traçados na margem direita e esquerda do rio Tejo, sendo que a segunda entroncará na LAV Lisboa Madrid, na zona do Poceirão, permitindo ligações diretas Norte – Sul não sobrecarregando e, conseqüentemente, aliviando, o núcleo central da AML, implicando esta um menor investimento (estimativa de custos IP).</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
58	<p>CTA</p> <p>Estimativa de custos dos acessos ferroviários</p> <p>Os valores de investimento previstos dizem respeito exclusivamente à execução do traçado ferroviário dentro do perímetro aeroportuário, uma vez que se trata da retificação do traçado de uma linha AV já prevista (solução S2, com redução da extensão total).</p>	<p>Nos cálculos de custo do acesso ferroviário ao CTA, entram em conta o trecho Poceirão-CTA- Carregado (58 Km incluindo a 4TT ao lado da Ponte da Lezíria de 12 Km comprimento) baseado no Workshop com a IP como se fosse uma realidade (apesar de nem no PFN estar), e, assim, a CTI justifica só considerar 7 Km de via para custo da AV, em vez do ramal de Alcochete (19-20 Km).</p>	<p>Como já explicamos anteriormente não devemos imputar às OE custos de acessibilidades ferroviárias que estão incluídos no PFN.</p>

#### 3.1.4. Ambiente

Documento: PT4 Relatório Técnico Complementar

Comentário/questão	Resposta
<p>Relativamente a esta parte do Relatório Preliminar, apresentam-se os seguintes comentários gerais:</p> <p>Os perímetros usados para cada um dos fatores ambientais parecem desprovidos de consistência entre si, exceto que resultam normalmente por penalizar a OE4 e OE5 (Santarém) e favorecer os projetos no CTA e Vendas Novas.</p> <p>Alguns exemplos:</p> <p>Sobreiros (Anexo 3): Alcochete está literalmente imerso em zona de montado, mas apenas analisam o estrito perímetro do aeroporto, apesar de escreverem em diversas partes do Relatório Preliminar acerca do grande potencial do CTA</p>	<p>Os perímetros usados revelam que o CTA e Vendas Novas, são os que apresentam maior dimensão (33 km<sup>2</sup> e 32 km<sup>2</sup> respetivamente). O perímetro de Santarém é de cerca de 13 km<sup>2</sup>, cerca de 3 vezes menor que o CTA e VN.</p> <p>Assim, não se entende a acusação que fazem de penalização do STR em relação às outras opções.</p> <p>Relativamente à análise da Floresta e SAF de sobreiro. A localização e configuração da cidade aeroportuária, nomeadamente as atividades logísticas associadas, dependerá do plano diretor do aeroporto na localização escolhida, da disponibilidade dos tecidos urbanos existentes</p>

Comentário/questão	Resposta
<p>para acolher a cidade aeroportuária. Chegam a quantificar a necessidade de 1.371 hectares para este fim (PT2 Relatório Técnico Complementar), mas sem os identificarem ou sequer tentarem avaliar o seu impacto potencial no montado. A CTI parece só ver o montado que favorece as Opções que incluem o CTA e não o montado que, na realidade, existe no CTA e que será afetado irremediavelmente caso qualquer dessas Opções seja selecionada.</p> <p>Incêndio (Anexo 4): estendem a um perímetro de 25 Km, sendo que a área de implantação de Santarém até tem bem menos risco de incêndio que por exemplo a do CTA.</p>	<p>para as acomodar e dos condicionalismos ambientais e de riscos nas áreas envolventes. A avaliação estratégica destes condicionalismos foi feita através da análise da faixa dos 3km envolventes ao polígono de implantação em cada opção estratégica. Neste caso foi feita uma análise das áreas de Floresta e de SAF de sobreiro, em hectares, nos polígonos de implantação e, precisamente, numa faixa de 3 km, para todas as OEs para avaliar este tipo de condicionalismo. (PT4 – Anexo II; Quadro 28 e 29, Páginas 119 e 120).</p> <p>Mais se sublinha que conforme se pode verificar no Anexo III, figura 39 do Anexo III do PT4, o polígono de implantação não está rodeado de sobreiros. Eles apenas se localizam na zona norte e noroeste do mesmo.</p> <p>No caso dos incêndios rurais, o resultado traduz a cartografia oficial da perigosidade estrutural de incêndio rural em Portugal (ICNF). O perímetro de 25 km (igual para todas as implantações analisadas) justifica-se pelo fumo e eventual interferência dos meios aéreos de supressão do fogo com o normal funcionamento do aeroporto. Conforme descrito na metodologia, na abordagem ao risco de incêndio considerou-se que a vegetação eventualmente combustível será completamente eliminada nas zonas de implantação da infraestrutura aeroportuária.</p>

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	<p>Figura 6.9 - Áreas de Florestas e SAF de sobreiro e número de sobreiros afetados nos polígonos de</p>	<p>Questionamos o baixo número de sobreiros versus estimativas da ACHAR, associação que gere o grupo de certificação florestal onde está inserido o CTA.</p>	<p>No caso da estimativa dos sobreiros para o CTA foram também estimados através da informação disponibilizada pelo Ministério da Defesa Nacional da Força Aérea (disponibilizada informação acerca da área, em hectares e a densidade das Unidades</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
42	<p>implantação das OE.</p> <p>Fonte: Interpretação dos dados de DGT – COS2018.</p>	<p>E as áreas circundantes, a cidade aeroportuária? (1.371 hectares).</p> <p>A CTI deve explicar por que razão faz uma análise distorcida relativamente ao montado que existe no CTA e que é afetado.</p>	<p>de Gestão inseridas no polígono de implantação).</p> <p>Conclui-se que, o número de sobreiros apurados foi de 42.000 sobreiros, tendo como base de informação a COS 2018, e 41.166 consoante a informação disponibilizada pela Força Aérea (Ficheiro: SOBREIROS_APURADOS _20231122, enviado a 22 de novembro.</p> <p>Pelo que não se aceita a leitura de "<i>uma análise distorcida relativamente ao montado do CTA</i>" por parte da Magellan 500. A metodologia aplicada para a estimativa do número de sobreiro é sempre a mesma para as opções em análise.</p>
60	<p>Figura 6.24 - Número de perímetros de proteção para captações de águas subterrâneas destinadas ao abastecimento público intersetados pelas áreas de implantação e faixas de 3 km de cada OE.</p> <p>Fonte: SNI Amb, 2023 &amp; LNEG, 2023.</p>	<p>O gráfico da Figura 6.24 de Santarém relativamente ao CTA está desconforme com os pontos de captação de água no mapa da Figura 6.23.</p>	<p>O Mapa não está desconforme. A escala de representação não permite avaliar o detalhe. Ainda assim, é possível constatar que não há desconformidade.</p>
62	<p>Vulnerabilidades territoriais ao perigo sísmico</p> <p>As localizações em VN, seguida do CTA são as mais favoráveis neste indicador.</p>	<p>Existe desconformidade com o anexo específico para este tema (PT4_Anexo 4 - Condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos), onde Santarém é objetivamente melhor que o CTA.</p>	<p>Transcrição do texto do Anexo 4: "a vulnerabilidade face ao perigo sísmico é bastante mais reduzida na maioria das opções estratégicas que pressupõem um aeroporto único (OE 3, OE 5 e OE 7), sendo mínima na OE 7 (Irn = 0,01), seguida pela OE 5 (Irn = 0,11) e pela OE 3 (Irn = 0,20)". Exatamente, Santarém é melhor que CTA. A Magellan deve ter o cuidado de ler o Relatório Preliminar no que lá está escrito.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
63-64	<p>Vulnerabilidades territoriais ao perigo de inundação e de subida do nível do mar</p>	<p>Ignoraram a pronúncia da Magellan 500 de 4 agosto 2023:</p> <p>“Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar”.</p>	<p>O índice de risco de inundação traduz a realidade do território envolvente. A AAE avalia apenas a localização proposta para as infraestruturas e não as eventuais características do projeto, que deverão ser alvo de AIA.</p>
64-65	<p>Vulnerabilidades territoriais ao perigo de incêndio rural</p> <p>As localizações que envolvem STR e AHD apresentam as situações mais desfavoráveis, enquanto as que envolvem VNO a situação é mais favorável.</p>	<p>A extensão do risco de incêndio a um perímetro de 25 Km não faz sentido.</p> <p>Fogos do outro lado do Tejo teriam de atravessar o rio e 10 Km de várzea para chegarem ao aeroporto de STR.</p> <p>Enquanto de acordo com o mapa na Figura 6.27</p> <p>- Exposição ao perigo de incêndio se pode ver claramente que, na zona próxima, CTA é o pior de todos em termos deste risco concreto.</p>	<p>No caso dos incêndios rurais, o resultado traduz a cartografia oficial da perigosidade estrutural de incêndio rural em Portugal (ICNF). O perímetro de 25 km (igual para todas as implantações analisadas) justifica-se pelo fumo e eventual interferência dos meios aéreos de supressão do fogo com o normal funcionamento do aeroporto.</p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
72	<p>- CTA - Menor afetação de população (ruído, poluição atmosférica); Afetação de áreas classificadas e de potenciais corredores de movimentos da avifauna a 1000 pés; Elevada afetação do montado (766 ha); Sobreposição muito significativa com áreas de proteção e recarga de aquíferos o que implica uma vulnerabilidade elevada dos níveis aquíferos mais superficiais mas esta vulnerabilidade diminui em profundidade porque os níveis mais profundos são semi-confinados ou mesmo confinados; Afetação de linhas de água permanentes, usadas pela REN 16 km; Baixo índice de perigosidade nos 4 tipos de riscos analisados.</p> <p>- STR - Menor afetação da população (ruído, poluição atmosférica) mas ainda assim mais do que no CTA ou VNO; Afeta potenciais corredores migratórios das aves com cones de aproximação a 1000 pés; Perda de solo agrícola (sobreposição de superfície agrícola útil e RAN); Afetação do montado (210 ha); Sobreposição significativa com áreas de proteção e recarga de aquíferos, em particular as aluviões localizadas a jusante, em conexão hidráulica com o rio Tejo; Vulnerabilidade do sistema aquífero da Margem Direita ligeiramente menos elevada por ser menos produtivo, mas vulnerabilidade muito elevada do sistema aquífero das Aluviões do Tejo; Afetação de linhas de água permanentes (REN); Maior risco de</p>	<p>Não se pode aceitar a avaliação de diversos fatores, sendo as sínteses paradigmáticas da diferença de tratamentos:</p> <p>No CTA, mesmo no aquífero, mencionam atenuantes.</p> <p>A CTI deve lembrar-se de que é (ou deveria ser) uma entidade independente e não parecer uma entidade promotora do CTA.</p>	<p>Nos parágrafos selecionados pela Magellan não são usadas nem a palavra atenuante, nem CTA é colocado como estando melhor que STR no que respeita aos aquíferos e sua vulnerabilidade.</p> <p>De facto a CTI não promove nenhuma das opções estratégicas, é um facto!</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	incêndio e inundação.		

3.1.5 *Análise económica e financeira Documento: PT5*  
*Relatório Técnico Complementar*

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>Comentários gerais:</p> <p>Em nosso entendimento há um erro de base na análise económica, ao não levar em conta o contrato de concessão nem a sua lógica económica. Ver secção inicial da presente pronúncia.</p> <p>A respeito deste ponto do Relatório Preliminar, apresenta-se, em seguida e como Anexo III, o Parecer do Senhor Professor João Confraria da Católica Business School:</p> <p style="text-align: center;"><b>Comentário do Relatório da Comissão Técnica Independente</b></p>	<p>Este parecer já foi respondido anteriormente pelo mesmo formato que chegou à CTI, e é adiante reproduzido na íntegra como resposta global.</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p style="text-align: center;"><b>“Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária na região de Lisboa” PT5-Anexos III, V, VI e VII</b></p> <p><i>A Comissão Técnica Independente (CTI) apresentou a sua análise do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e a avaliação de oito opções estratégicas (OE). Este comentário diz respeito aos seguintes documentos:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>PT5 – Anexo III – Análise Input-Output (AIO)</i></li> <li>• <i>PT5 – Anexo V – Análise Financeira (AF)</i></li> <li>• <i>PT5- Anexo VI- Estudo Económico do Contrato de Concessão entre o Estado Português e a ANA – Aeroportos de Portugal S.A. (ECC)</i></li> <li>• <i>PT5 – Análise VII – Análise Custo-Benefício (ACB)</i></li> </ul> <p><i>Da sua análise, as principais conclusões e dúvidas são as seguintes:</i></p> <p>• O trabalho apresentado não permite ordenar as OE segundo a sua rentabilidade financeira (AF), nem segundo a sua rentabilidade económica e social (ACB).</p>	
<p>1.1. <i>Na AF e na ACB a CTI admite que todas as OE consideradas estão na área da Concessão, pois aplica a todas o mesmo modelo regulativo.</i></p> <p>1.2. <i>As OE dentro da área da Concessão devem ser analisadas no quadro do Contrato de Concessão (CC). A atual Concessionária, não pode ser ignorada no processo de decisão, com todos os direitos que o CC lhe atribui.</i></p> <p>1.3. <i>Para se decidir sobre a expansão aeroportuária na região de Lisboa tem de se começar pelo procedimento previsto no CC que envolve a Concessionária e o Estado.</i></p> <p>1.4. <i>Há duas opções, previstas no CC: a primeira assenta numa proposta de construção de um novo aeroporto de Lisboa (NAL), que substitua o Aeroporto Humberto Delgado (AHD), e a segunda tem como base uma Alternativa da Concessionária para o NAL, que corresponde a uma solução dual, em que o AHD continua a existir de forma complementar com um novo aeroporto a ser construído. Pode haver ainda a</i></p>	<p>Para a avaliação comparativa das opções estratégicas considera-se que as tarifas reguladas se manterão fixas a preços constantes, variando apenas de acordo com a taxa de inflação. A justificação encontra-se no ponto 1.2.1 do Anexo V.</p> <p>Este pressuposto permite uma avaliação relativa das diferentes OE, cumprindo o mandato da CTI. Naturalmente se, no âmbito do procedimento contratual, forem fixadas tarifas de forma diferente, daí resultará um VAL diferente, mas não uma ordenação diferente das OE.</p> <p>1.1. Não existe informação nem enquadramento sobre o modelo regulatório que vigorará no futuro. O Contrato de</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p><i>apresentação de uma Alternativa pelo Concedente, caso discorde da Alternativa da Concessionária.</i></p> <p><i>1.5. Destas duas opções quanto aos procedimentos resultam várias consequências, designadamente:</i></p> <p><i>1.5.1. A construção de um NAL leva a uma alteração do atual CC ou, não se verificando, à sua resolução. A Alternativa para o NAL terá consequências semelhantes, embora o procedimento a seguir deva ser densificado.</i></p> <p><i>1.5.2. Mesmo que a opção que venha a ser escolhida no âmbito do procedimento contratual coincida com uma das OE objeto do trabalho da CTI, não é possível estimar o seu VAL, nem a sua rentabilidade, porque dependem de procedimentos contratuais que ainda não tiveram lugar, na sequência dos quais o CC vai ser alterado (ou resolvido).</i></p> <p><i>1.5.3. No ECC admite-se que no final é necessário redesenhar o mecanismo de regulação das taxas aeroportuárias no contexto da decisão sobre a localização do novo aeroporto (ECC, p.46). No entanto, não são analisados sistematicamente nem construídos cenários para alterações da regulação das taxas aeroportuárias nem para outras possíveis modificações contratuais. Ilustra-se, e somente para as OE que envolvem Alcochete, a sensibilidade dos resultados a diferentes regimes de fixação das taxas, ou a diferentes calendários de investimento (ECC, pp. 32-37).</i></p> <p><i>1.5.4. Para a hipótese de resolução do contrato o ECC sugere um método de análise para esse caso. Não tendo dados para quantificar os custos de uma resolução, não os apresenta, embora fosse útil fazer exercícios de simulação com base em valores plausíveis.</i></p> <p><i>1.6. O que é indiscutível é que não é possível classificar as OE, no quadro do trabalho da CTI.</i></p> <p><b>2. A CTI pretende alargar a área da Concessão?</b></p>	<p>Concessão é omissa quanto à evolução do modelo regulatório e não existem diretrizes do regulador (ANAC) sobre qual deverá esse modelo. Assim, e para garantir a comparabilidade das localizações, foi adotado um modelo comum.</p> <p>1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.5.1 A análise realizada não é incompatível com os procedimentos previstos no CC. Pelo contrário, fornece referenciais úteis na aplicação desses procedimentos.</p> <p>1.5.2, 1.5.3 Confirma-se a conclusão do Parecer do Prof. João Confraria sobre a impossibilidade de prever o resultado de procedimentos contratuais que ainda não existem e cujos princípios de negociação não estão explicitamente previstos. A título de exemplo, note-se que o contrato de concessão prevê a possibilidade um novo modelo de regulação, cuja configuração não se conhece.</p> <p>Assumindo esta limitação, foi definida como metodologia para a avaliação relativa das OE, a definição de pressupostos consistentes, seja ao nível do modelo regulatório, ou outros pressupostos financeiros e operacionais, no sentido de estabelecer um referencial comparativo consistente.</p> <p>1.5.4 Consideramos que só faz sentido apurar o custo da resolução tendo a acesso a todos os dados.</p> <p>1.6. O exercício de classificação das OE ocorre num contexto de informação incompleta e elevada incerteza. Não obstante, e enquadrado por metodologias, pressupostos e limitações</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>2.1. <i>Há que distinguir entre as OE que só envolvem localizações dentro da área da Concessão e as que envolvem localizações fora da área da Concessão.</i></p> <p>2.2. <i>Em cada caso há consequências diferentes das que são retiradas pela CTI.</i></p> <p>2.3. <i>Se o aeroporto ficar fora da área da Concessão não está regulado pelo CC.</i></p> <p>2.4. <i>A CTI, na análise que apresentou de duas OE que envolvem o aeroporto em Santarém parte do princípio de que este aeroporto seria gerido como se fizesse parte da Concessão. Mas isto só seria possível se se alargasse a área exclusiva da Concessão para o incluir.</i></p> <p>2.5. <i>Só com o alargamento da área da Concessão para Santarém fariam sentido duas OE consideradas:</i></p> <p>2.5.1. <i>A que envolve o encerramento do AHD, ficando a aeroporto em Santarém como único aeroporto da região de Lisboa</i></p> <p>2.5.2. <i>A que prevê que o aeroporto em Santarém opere simultaneamente com o AHD, com as taxas aeroportuárias estabelecidas em cada um dos aeroportos de forma complementar, para respeitar o que a CTI entende ser o modelo regulativo do CC.</i></p> <p>2.6. <i>Mas é intenção do Estado alargar a área exclusiva da Concessão para Santarém? E da Concessionária? Não há nenhuma indicação nesse sentido. Assim, parece estar a ser analisada uma simples hipótese, sem nenhum ajustamento à realidade, a menos que a CTI proponha formalmente o alargamento da área da Concessão.</i></p> <p>3. <i>A análise de localizações fora da área da Concessão implica que se analise um modelo regulativo diferente do CC</i></p> <p>3.1. <i>A CTI justifica a aplicação do mesmo modelo regulativo, o do CC, a todas as OE argumentando que é assim que pode evidenciar as vantagens e as desvantagens de cada localização.</i></p>	<p>claramente explicitados, o trabalho desenvolvido no PT5 permite avaliar os méritos relativos das OE.</p> <p>2, 3 Tal como referido no parecer, a análise de localizações, dentro e fora da Concessão, implicam analisar um modelo de regulação distinto do atual. Com a informação disponível, resulta claro que o atual modelo e regulação deve ser revisto. O modelo definido é teórico, assume taxas aeroportuárias fixas a preços constantes. É provável, e desejável, que o modelo a adotar seja distinto, e foram apresentadas no PT5 Anexo 6, simulações de modelos diferentes. Todavia, o pressuposto adotado para as taxas aeroportuárias, assegura a comparabilidade das opções.</p> <p>O mecanismo de fixação das taxas aeroportuárias assumido não é o do CC, que criaria enviesamentos na análise comparativa das OE (ver ponto 1.2.1. do Anexo V).</p> <p>3.1. Ver resposta ao número 1.</p> <p>R2: Não cabe na missão da CTI ter intenções.</p> <p>R2.1. Quer o Relatório Síntese quer o Parecer B diferenciam claramente as OE e descrevem os respetivos enquadramentos contratuais (<b>cf. pontos 3.21. e 3.2.2. do Parecer B</b>)</p> <p>R2.2: As OE que referem STR não são, nessa parte, reguladas pelo contrato de concessão, mas não são neutras face ao mesmo. <i>Vide supra</i> as sucessivas explicações.</p> <p>R2.3. em nenhum momento, a análise jurídica coloca as opções que incluem STR como sendo geridas dentro do</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>3.2. <i>Este argumento seria adequado se o que distinguisse as OE fosse só a localização. Não é o caso, a não ser que, como se viu, se pretenda alargar a área da Concessão para incluir, por exemplo, Santarém.</i></p> <p>3.3. <i>Como esta hipótese deve ser excluída, tem de se reconhecer que um aeroporto em Santarém deve ter um modelo regulativo diferente do AHD, precisamente porque tem uma localização diferente. O seu modelo regulativo não pode ser dissociado da sua localização. E a sua análise deve ser feita tendo isto em conta.</i></p> <p>3.4. <i>Não sendo assim, está-se a analisar uma mera hipótese teórica e, em termos de ordenação, a prejudicar os resultados do aeroporto localizado fora da área da Concessão.</i></p>	<p>contrato. O contrato de concessão permite a decisão de localização para lá dos 75km sem preferência da concessionária. Mas esta circunstância não permite tirar a conclusão que tal decisão é neutra perante o contrato. Vide, acima, a análise sintética das consequências para a concessão.</p> <p>R2.4. quanto à análise de aeroportos fora da concessão, recorda-se a RCM pede ao PT6 “<i>Análise e enquadramento das opções 4 (Aeroporto Humberto Delgado principal e Santarém complementar) e 5 (Santarém hub), segundo o Contrato de Concessão vigente entre o Estado e a ANA Aeroportos, e implicações no calendário</i>”. Segundo o contrato de concessão: i) é possível a decisão em STR sem dar direito de preferência à concessionária; (ii) se a decisão for dual, a opção de STR, de per si, não gera modificação do contrato, mas não se podendo nem devendo encarar como duas operações distintas, a coordenação de gestão, pode levar a modificações unilaterais do contrato por parte do concedente e, com isso, a pedido de reequilíbrio financeiro; (iii) sendo opção única, o fecho do AHD resulta numa modificação do contrato de concessão e consequente pedido de reequilíbrio financeiro (que poderá ser tão avultado que confira direito de resolução). Se esta se verificasse, afetava todos os aeroportos de mão pública do país.</p> <p>R2.5. Não percebe o PT6 a hipótese de alargamento da área da concessão aventada nesta questão.</p> <p>R2.6. A CTI desconhece as intenções do Estado.</p>
<p>4. A possibilidade de haver aeroportos fora da área da Concessão não foi, mas devia ter sido analisada</p>	<p>4. A análise dos impactos macroeconómicos da localização do novo aeroporto em Santarém, apresentada no Anexo II do Relatório do PT5, conclui que do ponto de vista da coesão territorial essa localização tem vantagem. No</p>



Comentário/questão	Resposta da CTI
<p><i>A CTI não analisa a possibilidade de se resolver o problema da expansão aeroportuária na região de Lisboa fora da área da Concessão. No entanto, essa análise devia ter sido feita, pelos seguintes motivos:</i></p> <p>4.1. <i>Introduz um elemento inteiramente novo que é a possibilidade de haver concorrência com o AHD.</i></p> <p>4.2. <i>Existem interessados para fazer esse aeroporto na área de Santarém.</i></p> <p>4.3. <i>A possibilidade de se fazer um aeroporto um pouco mais afastado de Lisboa e mais próximo de concelhos do Oeste e do Centro com grande dinamismo económico, industrial e de serviços, deve ser devidamente analisada pelo efeito que pode ter na redistribuição espacial das atividades económicas.</i></p> <p>5. Os efeitos da concorrência entre aeroportos devem ser analisados.</p> <p>5.1. <i>Não se pretendendo alargar a área da Concessão, deve ser analisada uma nova OE que é construir um novo aeroporto em Santarém (ASTR) e manter o AHD em funcionamento.</i></p> <p>5.2. <i>Cada aeroporto atua do ponto de vista comercial de forma independente do outro, ou seja, em concorrência, ainda que limitada pelas próprias condições do mercado.</i></p> <p>5.3. <i>Havendo concorrência entre os dois aeroportos, o operador do ASTR teria interesse em descer as taxas relativamente ao AHD para atrair companhias aéreas. Provavelmente, a Concessionária teria de responder com descidas de taxas no AHD, quer nas taxas aeroportuárias quer na área comercial. Daqui resultariam benefícios evidentes para passageiros e empresas, que o trabalho da CTI não considera.</i></p> <p>5.4. <i>Do ponto de vista regulativo a concorrência entre aeroportos simplifica as coisas. O ASTR pode nem precisar de um modelo de regulação de taxas aeroportuárias, e o modelo regulativo do CC pode evoluir adaptando-se à mudança do poder de mercado do AHD.</i></p> <p>6. O problema das economias de escala na AF</p>	<p>entanto, a sua baixa densidade económica reduz os impactos macroeconómicos.</p> <p>4. Não corresponde à verdade. Quer o Relatório Síntese do PT6 quer o Parecer B claramente indicam a ausência de direito de preferência da concessionária para lá da área de construção territorial e quais as respetivas consequências no enquadramento contratual, cumprindo assim o mandato da RCM (cfr. <b>ponto 3.2.1 do Parecer B</b>)</p> <p>5. Um aeroporto em STR, promovido por um privado, sem ligação ao AHD, não foi apresentado à CTI como uma opção estratégica que contribuísse para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa. Nem pela RCM, nem no processo de participação, nem pelo próprios promotores da Magellan 500. Nem a CTI lhe ocorreu tal hipótese para satisfazer os objetivos da RCM.</p> <p>Haverá necessariamente concorrência, por estas razões no momento de escolha do construtor /gestor da solução complementar, quando estamos em localização para além dos 75 km. Após a escolha, os dois aeroportos deverão funcionar em articulação, sem que tal implique necessariamente a prática do mesmo regime tarifário, por exemplo.</p> <p>A existência de concorrência entre os dois aeroportos resultará certamente em taxas mais baixas e, assim, na melhoria do excedente do consumidor. No entanto, a incerteza em relação ao quadro regulatório dessa nova situação torna os resultados do modelo muito incertos.</p>



Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>6.1. <i>Na AF refere-se que não são consideradas economias de escala para os custos operacionais (p. 9). Assim, na análise admitem-se custos operacionais constantes.</i></p> <p>6.2. <i>A existência, ou não, de economias / deseconomias de escala em aeroportos e as relações entre a dimensão dos aeroportos e as receitas não-aviação são problemas controversos, sem dúvida nenhuma. No entanto, têm certamente impacto na rendibilidade das várias alternativas que se considerem, nomeadamente quando se comparam soluções duais com soluções greenfield. Por isso, seria útil fazer pelo menos um exercício de simulação, mesmo que limitado ao quadro de análise seguido pela CTI.</i></p> <p>6.3. <i>Por exemplo, na AF, a tabela 4.1. (p.9) sugere que nos aeroportos europeus os gastos operacionais unitários descem até um número de passageiros que anda entre os 5 milhões e os 15 milhões, e depois sobem. Isto sugere que nos maiores aeroportos os custos operacionais são crescentes? Não seria de fazer uma simulação admitindo esta possibilidade?</i></p> <p>6.4. <i>A análise da evolução das receitas é igualmente difícil. As receitas não aviação dependem de vários fatores, além da dimensão do aeroporto, que incluem, por exemplo, o tipo de passageiros: doméstico, internacional, em negócios, ou em turismo. É útil densificar a caracterização da procura e o seu eventual impacto nas receitas.</i></p> <p>7. Na ACB admitem-se hipóteses que são suscetíveis de influenciar a ordenação das várias alternativas.</p> <p>7.1. <i>Por falta de informação, na ACB não é considerada a variação do excedente do consumidor que resulta da expansão aeroportuária, nem no que diz respeito ao transporte aéreo, nem no que diz respeito às atividades comerciais aeroportos. Provavelmente pelo mesmo motivo, não são considerados os custos dos impactos dos sistemas de transportes terrestres na biodiversidade, florestas de montado, recursos hídricos, etc.</i></p> <p>7.2. <i>No entanto, importa ter presente que a variação do excedente do consumidor seria certamente uma das variáveis em que uma OE baseada no AHD e no ASTR operando em concorrência teria efeitos mais diferenciados relativamente a outras OE.</i></p>	<p>6. O Relatório justifica a não consideração de economias de escala, pelo que não se julga ser necessário simular sua existência.</p> <p>A desagregação adotada entre receitas de aviação e extra-aviação é a habitual nesta indústria.</p> <p>7.1. O enquadramento das limitações da ACB é explicitamente indicado nas conclusões do referido estudo. A ACB contemplou todas variáveis que resultaram dos trabalhos dos PTs respetivos, passíveis de serem monetizadas e incluídas na ACB.</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>7.3. Além das limitações explicitamente admitidas pela CTI, seria importante que se esclarecessem com detalhe algumas opções e omissões constantes da análise custos-benefícios, designadamente no que diz respeito aos seguintes aspetos:</p> <p>7.3.1. Tratamento dos custos de congestionamento (p. 25). Importaria esclarecer se foram só considerados custos relativos ao transporte terrestre individual, pois só a estes se aplica o conceito de congestionamento utilizado, e também explicitar as razões do congestionamento em cada OE e os impactos quantitativos respetivos.</p> <p>7.3.2. Avifauna do estuário do Tejo. Não se encontra sobre isto ponderação explícita na ACB. Dada a sua importância no debate sobre o assunto, e dada a sua importância substantiva em termos ambientais, seria de esclarecer o tratamento que lhe foi dado e de o fundamentar claramente. A não consideração deste problema pode beneficiar a posição relativa de todas as OE que tenham um impacto na avifauna do estuário do Tejo.</p> <p>7.3.3. Os valores considerados para os custos da sinistralidade ou da poluição atmosférica têm por base valores de referência europeus adaptados para o caso português (pp.28-30). Pode não fazer sentido esta adaptação. Os passageiros são na sua maioria de nacionalidade estrangeira ou residentes no estrangeiro. Seria talvez mais adequado adotar os custos europeus por passageiro como referência, ou, em alternativa, uma média ponderada dos custos de acordo com os países de origem dos passageiros.</p> <p><i>A alternativa seguida, calcular estes custos como se se tratasse só de residentes portugueses tem, na perspetiva de um passageiro com origem num país de rendimento mais elevado do que o português, o efeito de se admitir que se pretendem níveis de proteção contra a sinistralidade ou contra a poluição inferiores àqueles que eles terão disponibilidade para pagar ou aos custos que têm de suportar.</i></p> <p><i>É claro que fazer este ajustamento, para ter em conta a diversidade da origem dos passageiros, leva a que se atribuam diferentes custos de sinistralidade ou ambientais a diferentes passageiros só porque presumivelmente têm rendimentos diferentes. No entanto, um procedimento análogo já é seguido</i></p>	<p>7.3.1. Os custos de congestionamento foram calculados para o transporte terrestre individual, assumindo os custos do congestionamento padrão definidos pelo Handbook on External Costs of Transport. O Manual apresenta custos diferenciados, por tipo de via, condições de circulação, e tipo de veículo. Para o caso o caso português o valor obtido foi de de 0,170 €/vkm.</p> <p>7.3.2. O impacte sobre a avifauna é frequentemente excluído das ACB pela difícil monetização do impacte.</p> <p>7.3.3. A poluição atmosférica é um impacte geograficamente confinado. Daí que a sua monetarização deva ser feita com os dados e informação disponíveis para o território nacional.</p> <p>Quanto à sinistralidade, o seu cálculo resulta dos valores esperados para a procura terrestre, gerada pela procura aeroportuária e pelos trabalhadores aeroportuários. A sugestão de cálculo desagregado por nacionalidade, implicaria previsões de procura por nacionalidade, ou, de outra forma, desagregação da procura agregada por nacionalidade. Não dispomos dessa informação.</p> <p>7.3.4. A progressiva internalização do custo do CO2 tem como objetivo futuro induzir um aumento de preço do transporte aéreo e, por essa via, uma limitação (por preço) do volume de viagens. Nesse sentido, o impacto da internalização do custo do CO2 ocorre por via da variação das quantidades, i.e., procura.</p> <p>7.3.5 A avaliação dos impactes ambientais considerou o estudo mais recente disponível para o caso português –</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p><i>quando se atribuem diferentes valores do tempo a diferentes meios de transporte e consoante o tempo seja de trabalho ou de lazer.</i></p> <p>7.3.4. <i>Não se percebe bem o tratamento dado aos custos de carbono para a aviação. Refere-se que o transporte aéreo está no processo de internalizar o custo do CO2 através da taxa de carbono, pelo que não é considerado na análise (p. 31). Ora, prevendo a CTI uma taxa de carbono de 2 euros, não se vê qual a correspondência entre este valor e o custo social do carbono, muito superior de acordo com as estimativas correntes.</i></p> <p><i>Por outro lado, a aviação civil europeia está integrada no comércio europeu de emissões, ainda que beneficiando da atribuição inicial de licenças gratuitas. Tratando-se de um assunto extremamente relevante, seria útil que a CTI densificasse a sua abordagem nesta matéria.</i></p> <p>7.3.5. <i>Na determinação do valor económico das florestas de montado (34-35) parte-se de valor de 94,64€/ha/ano, baseado no estudo de 2010 da Corticeira Amorim e da Confederação Europeia da Cortiça. Este valor é atualizado com base na inflação para 114,76€/ha/ano. No entanto aquele estudo tem por base um preço de carbono de 14,02€/t/CO2eq. Ora, o preço do carbono recomendado para 2024 pela Comissão Europeia é de 148€/t, subindo progressivamente para 800€/t em 2050.</i></p> <p><i>Estes valores não são referidos na ACB da CTI quando trata o valor económico do montado. Assim, fica-se com a ideia de que o valor utilizado pela CTI para as florestas de montado foi obtido utilizando um preço do carbono que é cerca de 12% do preço do carbono recomendado para 2024. Sendo assim, ficam beneficiadas as OE que venham a ocupar maiores áreas de montado, prejudicando as outras, que ocupem menos área de montado.</i></p> <p>8. A ACB deve prevalecer na análise de recursos ambientais únicos ou de difícil substituição?</p> <p>8.1. <i>A CTI refere, e bem, que uma avaliação com base na ACB é necessariamente incompleta, não sendo possível incluir todos os impactos económicos, sociais e ambientais, e que não dispensa a realização de estudos aprofundados designadamente na área ambiental.</i></p>	<p>Seixo et al. (2023). No referido estudo, foi quantificada a valorização económica de sete tipos de serviços de ecossistemas, desempenhados pelo solo, no território português: regulação climática, regulação de seca, prevenção de erosão, produção agrícola, polinização, recreação e purificação da água. Assim, e como referido no relatório “Tal como na valorização dos solos agrícolas e da RAN, na avaliação económica das florestas de montado foram contabilizados os valores económicos da exploração e os valores dos serviços de ecossistemas (Seixo et al., 2023).” Isto é, o cálculo incorpora os valores mais recentes do CO2 e não o valor de 2010.</p> <p>8.A ACB procurou monetizar os impactes ambientais avaliados pelo PT4 na estrita medida em que existam referenciais económicos para a sua correta contabilização. No caso da avifauna, esses referenciais não existem, pelo que se optou pela sua não inclusão, em linha com as boas práticas internacionais. Importa referir que no caso do montado ou dos aquíferos, estes foram incluídos na ACB, uma vez que existem estudos com referenciais para o seu</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>8.2. <i>No entanto, é de acrescentar que na ACB apresentada são incluídos impactos ambientais que podem ser avaliados de acordo com outros critérios, designadamente os que dizem respeito a recursos que são dificilmente substituíveis, ou podem ser considerados como recursos únicos.</i></p> <p>8.3. <i>Exemplos serão a avifauna dos estuários, os aquíferos e, mesmo os montados, que só são totalmente substituíveis ao fim de muitos anos. Nestes casos, o critério de eficiência económica que subjaz à análise custos-benefícios pode não ser o mais adequado para a decisão, pois não se estão a ter em conta os interesses das gerações futuras.</i></p> <p>8.4. <i>É útil, e até legalmente necessário, ter em conta outros critérios de decisão, como os baseados na sustentabilidade ou no princípio da precaução. Ignorar este problema, mesmo a nível qualitativo, pode introduzir algum enviesamento da análise pois beneficia as OE que utilizam mais intensamente esses recursos dificilmente substituíveis, ou únicos.</i></p> <p>9. <i>A AIO não permite tirar conclusões sobre os impactos de cada OE na distribuição regional da atividade económica.</i></p> <p>9.1. <i>A AIO apresenta estimativas por regiões definidas ao nível II da NUT, resultantes de matrizes regionais elaboradas para o efeito. Torna-se difícil interpretar estes resultados, pois não é apresentada a metodologia com que estas matrizes foram construídas, nem são apresentadas as matrizes propriamente ditas.</i></p> <p>9.2. <i>O nível II da NUT não é o nível de desagregação mais adequado para analisar o impacto na distribuição espacial da atividade económica de cada uma das OE.</i></p> <p>9.3. <i>É necessária uma maior desagregação, com uma definição adequada da área de influência de cada aeroporto e uma apreciação da dinâmica da atividade económica local e regional que se espere resulte de cada OE.</i></p> <p>10. <i>É preferível ter custos muito elevados na construção e operação de um aeroporto?</i></p> <p>10.1. <i>Na análise AIO, a opção que implique maior investimento e maior despesa tem geralmente um impacto maior na atividade económica do que as opções com</i></p>	<p>valor económico. No entanto, a avaliação destes impactes não se esgota na ACB, pelo contrário, devem ser alvo de uma avaliação ambiental, mais ampla, sobre a natureza e relevância ambiental destes impactes.</p> <p>9. A AIO utilizou uma análise inovadora ao nível das regiões NUTs II, desenvolvida pelo Prof. João Ferreira da Universidade da Virgínia (E.U.A.) para a PlanAPP, não sendo possível com esta metodologia ir a um nível de maior detalhe. No entanto, no Anexo II do Relatório Síntese do PT5 é apresentada uma metodologia e os impactos económicos das OE.</p> <p>10.1 Uma das limitações da análise Input-Output é o facto de olhar especificamente para os impactos inter-sectoriais. Os custos de alguém são o benefício de outros e isso estende-se ao longo da cadeia de valor. Cadeias de valor mais extensas também geram maior volume de receitas fiscais sendo que contributo líquido também dependerá do próprio modelo de financiamento do aeroporto, o que neste caso em concreto e perante a multiplicidade de cenários em análise ainda não foi tido em conta. No entanto, importa sublinhar que os diferentes cenários de financiamento ou</p>



Comentário/questão	Resposta da CTI
<p><i>menor investimento e despesa. É uma característica deste tipo de análise que não se deve esquecer na interpretação dos resultados.</i></p> <p>10.2. <i>No caso vertente, mais custos não são um mérito, antes pelo contrário. Os recursos que se poupem com OE de menor custo ficam disponíveis para outras aplicações alternativas na economia.</i></p> <p>10.3. <i>Seria útil apresentar os resultados de cada OE em percentagem dos respetivos investimentos e despesas, para que o decisor melhor pudesse fazer a ponderação de todos os aspetos relevantes.</i></p> <p><b>11.</b> A CTI foi criada com um enquadramento institucional incompleto</p> <p>11.1. <i>Está claro que não é possível uma avaliação crítica dos resultados do trabalho da CTI, porque nem sempre são explicitadas as hipóteses seguidas, nem os modelos utilizados. Além disso, há análises e estimativas que não foram feitas porque, de acordo com a CTI, a informação necessária não estava disponível.</i></p> <p>11.2. <i>No entanto, ainda que assim não fosse, e toda a informação estivesse disponível e todas as análises tivessem sido feitas e estivessem devidamente fundamentadas, não se poderia dizer que os resultados apresentados podiam ser imediatamente integrados no processo político de decisão. Seria sempre necessária uma análise crítica formal das hipóteses aceites e dos modelos adotados.</i></p> <p>11.3. <i>A consulta pública pode ser vista como um passo nesse sentido, mas essa não deve ser a sua razão de ser. A consulta pública contribui sobretudo para reforçar a legitimidade do processo de decisão, na medida em que permite obter contribuições de todos os interessados, pelo menos dos que achem que vale a pena contribuir.</i></p> <p>11.4. <i>Mas a consulta pública não dispensa uma análise completa e formal das hipóteses e modelos utilizados.</i></p> <p>11.5. <i>Além dos casos já indicados, relacionados com o impacto económico local e regional de cada localização, com o não tratamento de economias de escala e com a simplificação feita na ACB no tratamento de problemas ambientais</i></p>	<p>custos não alterariam a distribuição regional dos resultados feita a partir dos pressupostos que foram aqui assumidos e a classificação dada a cada uma das soluções.</p> <p>10.2 A comparação entre usos alternativos do dinheiro para o orçamento de estado não é algo que esteja no domínio do Input-Output sendo geralmente algo que é uma análise que fica a cargo de outras metodologias. No caso concreto em análise, nem sequer se sabe se a alternativa é os recursos ficarem disponíveis para outras aplicações alternativas ou o estado optar por não realizar de todo esse investimento. No entanto, importa referir que o Input-Output tem sido usado em termos internacionais para justificar e sustentar opções estratégicas por locais de aeroportos. Um dos estudos pioneiros neste aspecto foi o estudo de Batey et al. (1993) que serviu de base para um importante estudo feito sobre o aeroporto de Amsterdão por Hakfoort et al. (2001).</p> <p>Batey, P. W., Madden, M., &amp; Scholefield, G. (1993). Socio-economic impact assessment of large-scale projects using input-output analysis: A case study of an airport. <i>Regional studies</i>, 27(3), 179-191.</p> <p>Hakfoort, J., Poot, T., &amp; Rietveld, P. (2001). The regional economic impact of an airport: The case of Amsterdam Schiphol Airport. <i>Regional Studies</i>, 35(7), 595-604.</p> <p>10.3 Há vários indicadores que podem ser estimados a partir dos impactos estimados. A relação entre investimento e despesa seria um deles mas isso diz respeito a uma avaliação subjectiva por parte do decisor político. O decisor político pode alternativamente considerar que o que quer é criar mais empregos, ou gerar um maior volume de receitas fiscais ou em alternativa promover a coesão. A partir da análise realizada vários indicadores podem ser tidos em conta que correspondam a aspectos que o decisor valorize</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p><i>fundamentais, há pelo menos um conjunto de resultados subjacentes a todas as análises que deviam ser devidamente revistos e discutidos, com base na metodologia utilizada: são os que dizem respeito às estimativas da procura.</i></p> <p>11.6. <i>Não foram consideradas os efeitos de variações de preços no tráfego aéreo e nas receitas aeroportuárias, como se viu. Mas o que mais se salienta nas estimativas utilizadas é o crescimento previsto do tráfego aéreo e número de passageiros utilizado como referência.</i></p> <p>11.6.1. <i>Qual é o cenário para uma economia portuguesa e para uma economia internacional onde só na região de Lisboa são recebidos daqui a 20 anos 70 milhões de passageiros? Ou, daqui a 40 anos, mais de 100 milhões de passageiros?</i></p> <p>11.6.2. <i>São turistas, resultantes de uma especialização extrema da economia no turismo? São passageiros em trânsito? Mas neste caso resultam de um aumento da quota de mercado do aeroporto de Lisboa, como hub intercontinental, ou de um crescimento geral do tráfego internacional?</i></p> <p>11.6.3. <i>Crescimentos deste tipo no tráfego de passageiros são consensuais na literatura e nas previsões das empresas no setor da aviação civil?</i></p> <p>11.7. <i>O trabalho da CTI deveria estar mais bem enquadrado do ponto de vista institucional. Se se pretende que uma Comissão com um mandato deste tipo faça estudos, e não se concentre numa síntese crítica de estudos já feitos, deve estar previsto um processo de validação posterior dos trabalhos da Comissão. Esta validação nem deve ter como principal objeto a qualidade técnica da análise, que em princípio se aceita. É necessária sobretudo porque importa fazer uma avaliação crítica das opções discricionárias que, num trabalho técnico sempre se fazem, quanto às hipóteses de análise e quanto aos modelos escolhidos. Essas opções têm consequências económicas e políticas.</i></p> <p>11.8. <i>Não é um problema da CTI, mas de integração do trabalho da CTI no processo de decisão político. Ou seja, é um problema do Governo, que o pode resolver.</i></p> <p>João Confraria</p>	<p>mais ou menos em termos subjectivos. Compreendendo o carácter informativo que esses indicadores pderiam acrescentar, não alterariam a classificação que foi dada a cada uma das opções e a comparação que foi feita a partir dos contributos regionais que gerariam em termos absolutos.</p> <p>11.1 Ver comentários anteriores.</p>

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>11 de janeiro de 2024”</p> <p>Requer-se à CTI que, na revisão do Relatório Preliminar, tenha em conta as observações indicadas pelo Prof. João Confraria.</p>	

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
2	A maior complementaridade do território abrangido verifica-se na opção dual com Santarém (OE4 AHD+STR), correspondendo a 49% do VAB nacional.	A melhor das soluções dual, conforme conceção da base do projeto do Aeroporto de Santarém tal como apresentado pela Magellan 500 à CTI.	Nada a acrescentar
2	Os resultados mostram também que esse custo será menor nas opções que envolvem as localizações Montijo e CTA-Alcochete, que estão mais próximas de Lisboa e têm maior densidade económica	CTA: devido a definição defeituosa das zonas de influência (ver Secção 2 da presente pronuncia), o que implica um erro grave da CTI que distorce a realidade e inviabiliza a análise das Opções que envolvem o CTA.	<p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de</p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
			<p>influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspetiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p>
3	<p>Dada a menor densidade económica e peso na economia nacional da região envolvente da localização Santarém, a solução dual complementada por um novo aeroporto em Santarém, OE4 AHD+STR, é a que apresenta maior vantagem em termos de coesão territorial</p>	<p>Devido a definição defeituosa das zonas de influência (ver Secção 2 da presente pronuncia).</p>	<p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspetiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p>
3	<p>No caso das soluções localizadas na região da AML, cerca de 80% dos efeitos ficam nessa região. No caso das soluções únicas localizadas em Santarém e Vendas Novas, cerca de 60% dos benefícios poderão ficar na</p>	<p>Excessivo apego a demarcações administrativas e escassez de análise face à realidade dos territórios.</p> <p>Escolha da organização territorial - AML – prejudicando Santarém, que integra a zona de jurisdição da CCDR Lisboa e Vale do Tejo, e pouco tem a</p>	<p>O Anexo II do Relatório do PT5 conclui que do ponto de vista da coesão territorial a solução dual com Santarém é a melhor OE. No entanto, a sua baixa densidade económica reduz os impactos macroeconómicos.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	<p>região do Alentejo, o que confirma o forte impacto das infraestruturas aeroportuárias no território e na coesão territorial.</p>	<p>ver com a realidade do Alentejo.</p> <p>A realidade é que Santarém funciona como um “subúrbio” de Lisboa, com 20% da população ativa trabalhando e comutando diariamente para a Grande Lisboa, com bastante mais expressão neste aspeto que Alcochete ou Vendas Novas.</p> <p>Mas este tipo de movimentos nem foi estudado ou considerado até agora pela CTI.</p> <p>Um dos erros graves da análise da CTI está em ignorar o país tal como ele existe – e nesta avaliação STR tem vantagens que a CTI manifestamente não quis indicar.</p>	
3	<p>Em relação às estimativas das receitas fiscais conclui-se que:</p> <p>São pouco significativas as que resultam da construção das acessibilidades e das infraestruturas aeroportuárias.</p> <p>2. Análise Financeiras das Opções Estratégicas na ótica do</p>	<p>Não se compreende como pode a CTI afirmar que são pouco significativas as receitas fiscais dum investimento de milhares de milhões de Euros numa obra de envergadura nacional.</p> <p>Não há explicação possível para esta afirmação da CTI.</p> <p>Não devia ser na ótica do promotor, porque esse é um exercício de adivinhação relativamente a terceiros, de utilidade duvidosa.</p> <p>Devia antes ser na ótica do Estado, e ter em conta as especificidades do</p>	<p>Na componente das acessibilidades rodo e ferroviárias convém ter presente que o que está em questão são, apenas, as ligações locais às redes principais existentes ou projetadas, pelo que as receitas fiscais serão forçosamente pouco significativas.</p> <p>Na ótica do Estado, havendo um operador interessado num aeroporto em STR em concorrência, indica que a operação em monopólio das outras OE não requer financiamento público.</p> <p>Ver comentários anteriores.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	promotor	<p>atual contrato de concessão, bem como as posições de partida dos potenciais promotores.</p> <p>Para mais, ainda se identificam os erros seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• STR: sobrestimação pronunciada do investimento;</li> <li>• CTA e VNO: significativa subestimação dos investimentos em acessos;</li> </ul>	
3	<p>Todas as opções estratégicas têm um VAL positivo, ou seja, todas as opções estratégicas são financeiramente viáveis, não sendo necessário financiamento público para a construção do novo aeroporto.</p>	<p>Afirmção em nosso entender enganosa, porque baseada numa suposta “ótica do promotor” de base 0, quando se deveria ter feito na ótica do Estado, tendo em conta as especificidades do atual contrato de concessão, bem como as posições de partida dos potenciais promotores. Esta abordagem da CTI demonstra, uma vez mais, o quadro de irrealidade em que trabalha e que qualquer perícia evidencia.</p>	<p>O VAL positivo corresponde ao valor que um promotor estaria disposto a pagar pela concessão dos aeroportos de Lisboa, incluindo o AHD, com início em 2024 e conclusão em dois dos horizontes temporais estudados (2062 e 2082).</p> <p>O VAL calculado assume taxas aeroportuárias fixas a preços constantes, o que é diferente do estipulado no Contrato de Concessão (CC). Adicionalmente, não se considera o mecanismo de partilha de receitas brutas previsto no CC.</p> <p>Ou seja, na avaliação financeira, mantendo-se o atual concessionário, este ponderará os benefícios resultantes da renegociação do mecanismo de regulação das taxas aeroportuárias com a alternativa de manter as atuais condições contratuais, considerando todos os efeitos da decisão, nomeadamente os que resultam do CC.</p> <p>Se o NAL for operado em concorrência com o concessionário do AHD, espera-se uma redução das tarifas em ambos os aeroportos, o que resultará num menor VAL para os operadores, e num aumento pelo menos de igual valor do excedente do consumidor. Ou seja, a operação de dois aeroportos de Lisboa em concorrência, mesmo</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
			que implique reequilíbrio financeiro ao atual concessionário, é preferível a uma operação em monopólio.
5	Os incentivos no novo modelo regulatório para a transferência de tráfego do AHD para a nova infraestrutura aeroportuária são também da maior relevância para a melhoria da qualidade de serviço neste aeroporto e para o desenvolvimento do novo aeroporto.	Mais que o modelo regulatório, o próprio operador comum (se for o caso) ou a concorrência (se for o caso) encarregar-se-ão disso.	O atual concessionário terá sempre o incentivo para aumentar o número de passageiros no AHD, condicionando a capacidade de expansão do novo aeroporto, colocando em causa a qualidade do serviço e os níveis de conectividade de que o país necessita para poder ser internacionalmente competitivo.
6	O Cenário de Expansão, que corresponde ao desenvolvimento das linhas de alta velocidade Porto-Lisboa, Lisboa-Madrid, com passagem em Alcochete e Vendas Novas, e a construção da Terceira Travessia do Tejo com a componente ferroviária. No Cenário de Expansão, não são considerados os custos de investimentos associados àquelas duas infraestruturas, o que influencia de forma muito significativa os resultados da ACB.	Não só: também não consideraram os 58 Km dedicados Poceirão-CTA-Carregado, incluindo a 4ª travessia ferroviária do Tejo na Lezíria, que não constam no Plano Ferroviário Nacional nem serão construídos se a OE3 ou a OE6 não forem implementadas.	Os custos de investimento associados a essas infraestruturas deveriam ser totalmente imputados às OE se essas infraestruturas servissem só, e apenas, o aeroporto, o que não é um cenário plausível.
	A incorporação do VAL incremental da desativação do	No caso de CTA não devia ser só a	O valor dos terrenos não foi considerado na análise de nenhuma das

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
6	<p>AHD e das compensações à Força Aérea Portuguesa pela desativação das bases militares do Montijo e do Campo de Tiro de Alcochete acrescenta uma vantagem comparativa à opção única OE5 STR, penalizando as localizações dual que incluem CTA e MTJ, bem como VNO, que obriga à desativação do CTA.</p>	<p>indenização à FAP.</p> <p>Devia ser também calculado o valor desses terrenos, e forçosamente incluídos como ajuda de Estado a esses projetos, como acima já se indicou.</p>	<p>OE.</p> <p>Para a questão de auxílios de Estado: Como visto no <b>Parecer A (páginas 9 e 10)</b>, um auxílio de Estado implica “a existência de uma empresa, a imputabilidade da medida ao Estado, o seu financiamento através de recursos estatais, a concessão de uma vantagem, a seletividade da medida e os seus efeitos sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros”.</p> <p>Como aí se esclarece, a forma pela qual o auxílio é prestado é irrelevante. Foi também esclarecido como a construção e exploração de uma infraestrutura aeroportuária preenche o conceito de “empresa”. Naturalmente, a disponibilização a essa empresa de terrenos do Estado, pelo Estado, preenche os critérios da imputabilidade ao Estado e do seu financiamento mediante recursos estatais (<b>o que, aliás, era já reconhecido no Parecer A, a páginas 21</b>, referindo-se à “disponibilização de propriedades”). Sendo os terrenos disponibilizados à empresa em causa, a medida é necessariamente seletiva. No que respeita aos requisitos da afetação da concorrência e das trocas comerciais, já concluímos que “qualquer auxílio ao investimento e ao funcionamento do(s) aeroporto(s) de Lisboa que preencha os restantes requisitos do conceito de auxílio de Estado será necessariamente considerado como afetando a concorrência e o comércio entre Estados-membros” (<b>página 29 do Parecer A</b>).</p> <p>Finalmente, e sobretudo, no que respeita ao requisito da “vantagem”, e como se disse no <b>Parecer, a páginas 22</b>, “se o auxílio consiste, por exemplo, na venda de um bem (v. g., um imóvel), [...] já não é tão claro que tenha sido concedida uma vantagem, porque se trata aí de comportamentos que poderiam ser adotados por um operador económico privado”. A disponibilização gratuita dos terrenos do Estado implicará a qualificação dessa operação</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
			<p>financeira como auxílio de Estado.</p> <p>Ao contrário, se a venda, o arrendamento ou outra operação alternativa se verificarem por valores de mercado, não será concedida uma vantagem e, em consequência, a operação não poderá ser qualificada como auxílio de Estado.</p> <p>“O financiamento de infraestruturas que não se destinam a ser exploradas comercialmente é, em princípio, excluído do âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais” (<b>Comunicação da Comissão sobre a noção de auxílio de Estado, n.o 203</b>). Ver <b>pp. 16 e ss. do Parecer A</b> quanto às infraestruturas e atividades que se enquadram no exercício de prerrogativas de poder público.</p> <p><b>Parecer A, p. 18:</b> entende a Comissão Europeia que, no “caso de uma infraestrutura originalmente utilizada para atividades não económicas ser posteriormente reafetada a uma utilização económica (por exemplo, se um aeroporto militar for convertido para utilização civil), apenas os custos incorridos na conversão da infraestrutura para utilização económica serão tidos em conta para a apreciação realizada nos termos das regras em matéria de auxílios estatais”. Isto é, todas as despesas realizadas antes, para financiar atividades não económicas, não serão consideradas auxílios de Estado.</p>
7	Globalmente, a OE6 AHD+CTA é a que resulta em maior impacto macroeconómico.	CTA: devido a definição defeituosa das zonas de influência (ver Secção 2 da presente pronuncia), o que consubstancia um erro de análise.	<p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
			<p>relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspectiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p>
20	<p>Caracterização económica do território de influência das OE</p> <p>O território de influência das OE é definido pela isócrona que corresponde ao grupo de concelhos em que pelo menos uma parte do seu território está a menos de 30 minutos de distância do local de implantação da opção estratégica para o aumento da capacidade aeroportuária.</p>	<p>Omitiu acrescentar “por rodovia”.</p> <p>Conforme a Secção 2 da presente pronúncia, esta definição de zonas de influência falseia toda a análise do Relatório Preliminar e não faz qualquer sentido.</p> <p>A análise jurídica (PT6) do próprio Relatório Preliminar faz referência à correta zona de influência dos aeroportos dentro da EU:</p> <p>“A zona de influência de um aeroporto, refere-se à “fronteira geográfica de mercado” e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se “normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta</p>	<p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspectiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
		velocidade”.	
46	Tabela 15 - VAL das opções estratégicas (Cenário Central, M€)	Valores de investimento em STR estão significativamente sobrestimados, assentam em pressupostos e cálculos errados e prejudicam manifestamente a análise das opções que envolvem STR.	<p>Os pressupostos utilizados para o cálculo dos custos de investimento estão detalhadamente explicitados no Anexo 5 do relatório PACARL e são os mesmos para todas as OEs.</p> <p>O qualificativo “significativamente subestimados” é genérico e carece de fundamento.</p> <p>Acresce que ao longo das várias reuniões que a CTI teve com a Magellan, o promotor nunca aceitou informar custos à CTI.</p>
64	Nesse cenário, apenas a necessidade de uma operação complementar e integrada entre os dois aeroportos levaria, porventura, a Modificações do Concedente ao Contrato de Concessão passíveis de gerar o direito da Concessionária à reposição do equilíbrio financeiro com fundamento na alteração da operação do AHD.	<p>Operação integrada apenas no caso de operador comum.</p> <p>Se não for o caso, afirmação não faz sentido sendo os dois aeroportos tecnicamente compatíveis e independentes.</p> <p>Juridicamente, na Opção 4, não é necessário promover qualquer Modificação do Contrato de Concessão.</p> <p>A gestão integrada será possibilitada pela NAV (gestão do espaço aéreo) e ANAC.</p>	<p>A RCM refere-se, nas soluções duais, a uma relação de complementaridade e não a aeroportos independentes.</p> <p>Assim, qualquer opção que inclua o AHD irá implicar uma localização para lá dos 75km não altera esta relação de complementaridade. A única coisa que se altera é a inexistência de obrigação de dar preferência à atual concessionária. A escolha do construtor e gestor da infraestrutura complementar, devido também a esta forma de relacionamento das infraestruturas, deverá, na nossa opinião, ser feita por procedimento concorrencial. Desse procedimento pode resultar a existência de dois gestores diferentes. A articulação das operações aeroportuárias pode levar o concedente a praticar atos de modificação unilateral no atual contrato de concessão.</p>
	Em termos de VALe, a ACB do Cenário Base não permite retirar conclusões na comparação entre as opções duais e únicas. As opções duais OE6 AHD+CTA e	E isto antes dos gigantescos subsídios em acessibilidades que dificilmente não poderão ser consideradas dedicadas, especialmente no caso do CTA, os	Nada a acrescentar.

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
72	<p>OE4 AHD+STR, e a opção única OE5 STR, apresentam um VALE praticamente idêntico, com - 8.876, -8.910 e -8.959 M€, respetivamente, são as opções mais vantajosas no Cenário Base das acessibilidades.</p> <p>As opções estratégicas com pior resultado são as opções únicas OE3 CTA (- 10.274 M€) e a OE7 VNO (- 11.595).</p>	<p>quais não se aplicam ao caso das Opções que envolvem STR.</p>	
74	<p>6.2.2 Análise Custo-Benefício para o Cenário de Expansão das acessibilidades</p>	<p>Para além dos 58 Km troço de AV Poceirão-CTA- Carregado, incluindo uma 4ª nova travessia ferroviária do Tejo no Carregado com 12 Km de</p>	<p>Os custos de investimento associados a essas infraestruturas deveriam ser totalmente imputados às OE se essas infraestruturas servissem só, e apenas, o aeroporto, o que não é um cenário plausível.</p> <p>De acordo com o estudo de procura, CTA e VNO são as opções que possuem mais passageiros em AV. É um resultado natural uma vez que os aeroportos estão situados “em cima” da linha (em plena via).</p> <p>CTA e VNO capturam mais benefícios (têm mais passageiros) ao contrário, por exemplo, de STR que, de acordo com os estudos de procura e acessibilidades, não possui passageiros em AV.</p> <p>No entanto, e como referido, não foram consideradas nas OE os correspondentes custos incrementais por cada passageiro que utilizará o aeroporto como ponto de chegada ou partida. Tal não significa que os custos de construção da AV e TTT devam ser integralmente imputados a estas localizações, mas sim que seria necessário apurar os respetivos custos incrementais por</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
			passageiro associados à procura com origem ou destino no aeroporto.
	<p>O Cenário de Expansão das Acessibilidades considera a existência da ligação de Alta Velocidade passando em Alcochete e a Terceira Travessia do Tejo, sem, no entanto, incluir os custos de investimento associados a essas infraestruturas.</p>	<p>comprimento, que não consta no Plano Ferroviário Nacional e não será feito até 2050 se a opção não for CTA.</p>	<p>Os custos de investimento associados a essas infraestruturas deveriam ser totalmente imputados às OE se essas infraestruturas servissem só, e apenas, o aeroporto, o que não é um cenário plausível.</p> <p>De acordo com o estudo de procura, CTA e VNO são as opções que possuem mais passageiros em AV. É um resultado natural uma vez que os aeroportos estão situados “em cima” da linha (em plena via).</p> <p>CTA e VNO capturam mais benefícios (têm mais passageiros) ao contrário, por exemplo, de STR que, de acordo com os estudos de procura e acessibilidades, não possui passageiros em AV.</p> <p>No entanto, e como referido, não foram consideradas nas OE os correspondentes custos incrementais por cada passageiro que utilizará o aeroporto como ponto de chegada ou partida. Tal não significa que os custos de construção da AV e TTT devam ser integralmente imputados a estas localizações, mas sim que seria necessário apurar os respetivos custos incrementais por passageiro associados à procura com origem ou destino no aeroporto.</p>
76-77	<p>Assim, na ACB foram considerados os valores indicados para compensações devidas à FAP no relatório da ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (ANA/Vinci, 2023), correspondendo a 130 M€ no caso da base aérea do Montijo e</p>	<p>Também no caso de CTA não devia ser só a indemnização à FAP.</p> <p>Devia ser também calculado o valor desses terrenos, e forçosamente incluídos como ajuda de Estado a esses projetos, conforme acima se</p>	<p>Correto. O valor dos terrenos não foi considerado. Note-se que, atendendo à sua utilização atual e ausência de enquadramento urbanístico de usos alternativos, a sua valorização comportaria elevada incerteza.</p> <p>Não obstante, e para garantir comparabilidade das localizações, o custo dos terrenos, público ou privado, não foi considerado em</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	372 M€ no caso do Campo de Tiro de Alcochete (atualizados para 2024).	indicou.	nenhuma das OE.
79	<p>Velocidade, beneficia as localizações que possuem uma ligação direta (em plena via) a este sistema, como são os casos de CTA e VNO. STR, que permanece desligado da rede, perde a vantagem relativa que apresentava no Cenário Base, onde é a opção com melhor localização do ponto de vista de ligação à rede ferroviária convencional.</p> <p>O impacto da rede de Alta Velocidade e da Terceira Travessia do Tejo carece de aprofundamento, nomeadamente, através da consideração dos respetivos custos dessas infraestruturas. Assim, conclui-se que, do ponto de vista da ACB, o planeamento e execução da rede de Alta Velocidade (e respetivos pressupostos de traçado e velocidades) constitui uma variável muito relevante para a identificação das vantagens relativas das localizações.</p>	<p>Reconhecimento dum análise e critério artificial, onde se fala de enormes infraestruturas futuras com o tempo presente dos verbos</p> <p>“Alta Velocidade, beneficia as localizações que possuem uma ligação direta (em plena via) a este sistema, como são os casos de CTA e VNO.</p>	A ACB apresenta resultados para ambos os cenários: Base e Expansão.

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
81    83	<p>Tabela 25 - Impactos Macroeconómicos</p> <p>Critério de Avaliação 2: Necessidades de financiamento</p> <p>1. Necessidade de financiamento público: um VAL positivo indica que não é necessário subsídio público.</p>	<p>Resultados profundamente influenciados pela defeituosa definição das zonas de influência, conforme a Secção 2 da presente pronúncia.</p> <p>Não faz sentido.</p> <p>Não leva em conta o contrato de concessão nem a sua lógica económica. Este aspeto é grave, porque a análise da CTI pode induzir o Estado a uma decisão errada, com gravíssimo impacto financeiro.</p>	<p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspectiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p> <p>Na ótica do Estado, havendo um operador interessado num aeroporto em STR em concorrência com o AHD, indica que a operação em monopólio das outras OE não requer financiamento público.</p>

### 3.1.6. Análise jurídica Documento: PT6 Relatório Técnico Complementar

Comentários/questões	Respostas da CTI
<p>Comentários gerais</p> <p>A análise do Relatório Preliminar evidencia, no plano jurídico, um conjunto de fragilidades que afetarão o Relatório Final que a CTI possa vir a produzir e que, objetivamente impedem, que o trabalho da CTI e os documentos produzidos pela mesma sirvam para sustentar, validamente à luz das normas nacionais e europeias aplicáveis, a validade de qualquer decisão administrativa ou política que possa vir a ser tomada relativamente ao aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.</p> <p>Sumariando as questões que o Relatório Preliminar coloca no plano jurídico, importa destacar as seguintes:</p> <p><b>1. Do incumprimento do mandato da CTI tal como fixado pelo Governo através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022</b></p> <p>1.1. <i>Da violação pela CTI das regras fixadas na RCM</i></p> <p>a) Na RCM 89/2022, o Governo fixou o objeto e o âmbito dos trabalhos a desenvolver pela CTI, organizados por Pacotes de Trabalho, e fixando, em termos sistemáticos e de conteúdo, as matérias que, estando expressamente qualificadas pela RCM como “requisitos mínimos”, devem obrigatoriamente ser objeto da análise confiada à CTI.</p> <p>A CTI, no Relatório Preliminar, não respeitou as regras fixadas pela RCM na medida em que, no Relatório Preliminar, não respeitou a sistematização fixada na RCM, não analisou todas as matérias fixadas na RCM e introduziu outras matérias (normalmente visando proteger as Opções que incluem o Aeroporto de Alcochete) desacompanhadas de qualquer fundamento quanto à sua necessidade.</p> <p>b) A título de exemplo, e no que se refere ao «Pacote de Trabalho 6</p>	<p>a) A RCM 89/2022 foi alterada pela RCM 86/2023 - a apreciação do desempenho da CTI em relação ao mandato estabelecido tem que se analisar à luz deste quadro. A RCM, na sua versão consolidada - <a href="https://data.dre.pt/eli/resolconsmin/89/2022/p/cons/19000102/pt/html">https://data.dre.pt/eli/resolconsmin/89/2022/p/cons/19000102/pt/html</a> estabelece, na nova redação do seu nº3, que: <i>a Comissão Técnica, no âmbito da sua autonomia e tendo em vista o cumprimento da respetiva missão, pode desenvolver e adaptar as bases técnicas e metodológicas constantes do anexo à presente resolução.</i></p> <p><i>Por sua vez o nº 2 da RCM 86/2023 determina que as referências a «Estudo prévio» constantes do anexo à Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro, devem considerar -se como feitas ao «Programa base» previsto no artigo 110.º do anexo à Portaria n.º 701 -H/2008, de 29 de julho.</i></p> <p>b) Não se identifica a falha de sistematização exemplificada quanto ao PT6.</p> <p>A RCM, na sua versão consolidada - <a href="https://data.dre.pt/eli/resolconsmin/89/2022/p/cons/19000102/pt/html">https://data.dre.pt/eli/resolconsmin/89/2022/p/cons/19000102/pt/html</a> - estabelece como pacote de trabalho n.º 6 - Estudo do <b>enquadramento contratual e legal</b> (destacado nosso).</p> <p>Quanto ao objeto, são elencadas seis tarefas que estão vertidas, nos dois pareceres, nos <b>pontos 2 a 7 – p. 91</b>; e depois, <b>pp. 92 e ss.</b> relativas à análise comparativa. Não se identifica que outras matérias se refere a Magellan 500.</p> <p>A RCM impõe a entrega de 2 pareceres:</p> <p>a) Um parecer de viabilidade de cada uma das soluções, avaliando riscos e constrangimentos associados – A.</p> <p><b>Parecer de viabilidade de cada uma das soluções, avaliando riscos e constrangimentos associados (pp. 1 a 91 do pdf);</b></p> <p>b) Um parecer jurídico de análise comparativa das alternativas - <b>B. Parecer jurídico de análise comparativa das alternativas (pp. 92 a 101 do pdf).</b></p>

Comentários/questões	Respostas da CTI
<p>(PT/WP 6)» exige o ponto 2.2.6 dos Termos de Referência da RCM que a CTI entregue “i) Um parecer da viabilidade de cada uma das soluções, avaliando riscos e constrangimentos associados (doc. e Excel se aplicável)” e “(ii) um parecer jurídico de análise comparativa das alternativas (doc e Excel, se aplicável)”.</p> <p>O «Pacote de Trabalho 6 (PT/WP 6)» não integra nenhum destes dois pareceres.</p> <p>O «Pacote de Trabalho 6 (PT/WP 6)» é constituído pelo documento “PT6 – Análise Jurídica – Relatório Síntese” e pelos seis anexos que o integram. No que toca à análise das opções, o Relatório Síntese dedica quatro páginas (as páginas 33 a 37) no respetivo ponto 3. (no qual promove a análise de cada uma das Opções segundo o Contrato de Concessão vigente entre o Estado e a ANA Aeroportos) e três páginas (as páginas 70 a 72) no respetivo ponto 5. (relativo ao enquadramento do regime de expropriações), não detalhando qualquer outra análise comparativa relativamente aos demais fatores de análise previstos na RCM.</p> <p><u>Daqui resulta que o Relatório Preliminar ao não respeitar o disposto na RCM está ferido de ilegalidade, o que contaminará o Relatório Final (caso tais ilegalidades não sejam corrigidas), bem como qualquer decisão administrativa ou política subsequente.</u></p>	<p>Metodologicamente, dada a diversidade e complexidade das tarefas solicitadas, era impossível que o parecer A fizesse uma análise de cada uma das opções. Por conseguinte, optou-se por, seguindo as tarefas solicitadas, além do enquadramento legal e contratual, de seguida, em cada matéria, se analisasse cada opção.</p> <p>É falso que o Relatório Síntese do PT6 não incorpore os dois pareceres solicitados.</p> <p>A CTI refuta, portanto, a alegação de incumprimento da RCM, tendo analisado todas as matérias, na perspetiva de uma avaliação estratégica, deixando para os anexos temáticos o detalhe jurídico.</p> <p>Juridicamente, um relatório técnico apenas pode conter erros e não ilegalidades. Apenas os atos administrativos e atos legislativos podem ser ilegais, com distintos procedimentos de contestação judicial, e diferentes instâncias judiciais. Os atos políticos nem sequer são sindicáveis judicialmente. Cfr. o disposto na alínea a) do n.º 3 do artigo 4.º do Estatuto dos Tribunais Administrativos e Fiscais. Ainda que a lei não defina ato político, existe doutrina autorizada a debruçar-se sobre o conceito - <i>vide</i> <b>Mário Aroso de Almeida, Manual de Processo Administrativo, 7.ª ed., Almedina, Lisboa, 2022, pp. 206 e ss..</b> Os atos administrativos podem, de facto, ser ilegais por vícios associados ao dever de fundamentação, em particular quando se trata de atos discricionários. E tais vícios são, de acordo com o Código do Procedimento Administrativo, doutrina administrativa firmada há décadas por ilustres juristas como Vieira de Andrade e seguida pela jurisprudência, ou falta de todo ou a que existe é ininteligível, insuficiente ou incongruente. É igualmente indiscutível que a discricionariedade representa o espaço de conformação autónoma da Administração Pública, caracterizando a sua autonomia, como função estadual. Por conseguinte, os Tribunais Administrativos estão mais limitados na apreciação do exercício desse tipo de poderes, quando eles são, como no caso, apreciações e ponderações eminentemente técnicas.</p> <p>A lei veda ao juiz que se substitua ao juízo valorativo e ponderativo da Administração pública, sob pena de violação do princípio da separação de poderes. Apenas lhe é permitido verificar se há violação dos princípios</p>



Comentários/questões	Respostas da CTI
	<p>fundamentais do direito administrativo como o princípio da proporcionalidade, da igualdade, da imparcialidade e se os mesmos foram violados de forma grosseira e evidente. Para meros efeitos de esclarecimento, se a decisão de escolha do aeroporto for considerada uma decisão administrativa (o que não será absolutamente certo e indiscutível juridicamente), não deixará nunca de ser uma decisão discricionária, suportada no relatório técnico da CTI. Portanto, não lhe poderia ser imputado o vício de falta de fundamentação nem sequer uma fundamentação incoerente, insuficiente ou ininteligível. Pelo que soçobra a argumentação a este propósito expendida.</p>
<p>1.2. <i>Da violação pela CTI do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, que regula o regime jurídico da Avaliação Ambiental Estratégia (“AAE”)</i></p> <p>A RCM 89/2022 refere expressamente no seu ponto 1., a CTI tem como tarefa “coordenar e realizar a avaliação ambiental estratégica, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na sua redação atual (“<b>DL 232/2007</b>)”.</p> <p>Daqui decorre que a CTI está obrigada, no Relatório Preliminar que a mesma designa por “Relatório Ambiental Preliminar – Avaliação Ambiental Estratégica” a respeitar o disposto no DL 232/2007, o que não fez.</p>	<p>1.2. Quanto à violação do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, ainda que genericamente fundamentada, sempre se pode contestar a afirmação porquanto:</p> <p>a) foi sempre cumprido, na sua máxima extensão, em termos procedimentais, a participação, bem como a imposição legal de elaboração de um relatório preliminar, apresentado a 5 de dezembro de 2023;</p> <p>b) entre as entidades ouvidas, os pareceres das autoridades públicas reportam a conformidade do relatório, aí se incluindo naturalmente o seu conteúdo e objeto, com o enquadramento jurídico.</p>
<p>No Relatório Preliminar, a CTI não respeita o conteúdo que o DL 232/2007 determina em matéria de relatório ambiental (por exemplo, no que respeita à avaliação dos fatores, “património cultural”, entre outros), desrespeitando disposto no artigo 6º do referido diploma legal e não tratando de matérias que a lei obrigatoriamente exige.</p> <p>Acresce que o Relatório Preliminar não cumpriu a exigência legal de atender, como exige o n.º 2 do Artigo 6º do DL 232/2007, aos “conhecimentos e métodos de avaliação disponíveis”.</p>	<p>Os fatores listados no 232/200, alínea e), art 4º, são indicativos, como o próprio articulado indica com a expressão “....considerando questões como...”.</p> <p>O Guia da APA, publicado em 2012, vem determinar os conteúdos e estrutura de Relatório Ambiental em Portugal, pelo que o artigo 6º passou a seguir o conteúdo do Guia segundo a Agência Portuguesa do Ambiente, que é a autoridade nacional para AAE.</p> <p>Juridicamente, um relatório técnico apenas pode conter erros e não ilegalidades. Apenas os atos administrativos e atos legislativos podem ser</p>

Comentários/questões	Respostas da CTI
<p>Se a 2ª fase do trabalhos da CTI já indiciava a desconsideração pela mesma “dos conhecimentos e dos métodos de avaliação disponíveis”, o conteúdo do Relatório Preliminar evidenciou esta realidade, na medida em que a CTI, para a elaboração do Relatório Preliminar não levou em linha de conta, para efeitos da avaliação objeto da RCM, o conhecimento e a experiência de qualquer pessoa que, ao longo da sua vida profissional, já tivesse participado ou dado assessoria à avaliação de um aeroporto, sobretudo de um aeroporto com as <i>características de hub intercontinental</i>.</p>	<p>ilegais, com distintos procedimentos de contestação judicial, e diferentes instâncias judiciais. Os atos políticos nem sequer são sindicáveis judicialmente. Cfr. o disposto na alínea a) do n.º 3 do artigo 4.º do Estatuto dos Tribunais Administrativos e Fiscais. Ainda que a lei não defina ato político, existe doutrina autorizada a debruçar-se sobre o conceito - <i>vide</i> <b>Mário Aroso de Almeida, <i>Manual de Processo Administrativo</i>, 7.ª ed., Almedina, Lisboa, 2022, pp. 206 e ss.</b> Os atos administrativos podem, de facto, ser ilegais por vícios associados ao dever de fundamentação, em particular quando se trata de atos discricionários. E tais vícios são, de acordo com o Código do Procedimento Administrativo, doutrina administrativa firmada há décadas por ilustres juristas como Vieira de Andrade e seguida pela jurisprudência, ou falta de todo ou a que existe é ininteligível, insuficiente ou incongruente. É igualmente indiscutível que a discricionariedade representa o espaço de conformação autónoma da Administração Pública, caracterizando a sua autonomia, como função estadual. Por conseguinte, os Tribunais Administrativos estão mais limitados na apreciação do exercício desse tipo de poderes, quando eles são, como no caso, apreciações e ponderações eminentemente técnicas. A lei veda ao juiz que se substitua ao juízo valorativo e ponderativo da Administração pública, sob pena de violação do princípio da separação de poderes. Apenas lhe é permitido verificar se há violação dos princípios fundamentais do direito administrativo como o princípio da proporcionalidade, da igualdade, da imparcialidade e se os mesmos foram violados de forma grosseira e evidente. Para meros efeitos de esclarecimento, se a decisão de escolha do aeroporto for considerada uma decisão administrativa (o que não será absolutamente certo e indiscutível juridicamente), não deixará nunca de ser uma decisão discricionária, suportada no relatório técnico da CTI. Portanto, não lhe poderia ser imputado o vício de falta de fundamentação nem sequer uma fundamentação incoerente, insuficiente ou ininteligível. Pelo que soçobra a argumentação a este propósito expendida.</p>

Comentários/questões	Respostas da CTI
<p>Não deixa de ser impressionante que a generalidade da equipa técnica da própria CTI (seja a equipa principal, seja a equipa alargada com os seus consultores) não tenha, de nosso conhecimento, experiência real e conhecida na concretização efetiva de qualquer aeroporto já existente, construído ou a funcionar). Esta situação pode explicar muitos dos erros e dos enviesamentos de análise encontrados ao longo do Relatório Preliminar.</p> <p>Numa palavra, a CTI não respeitou a lei porque no Relatório Preliminar “não atendeu aos conhecimentos e métodos disponíveis”, desde logo no plano internacional e que já têm casos de sucesso comprovado.</p> <p>De igual forma, o Relatório Preliminar não promoveu, como exige o n.º 7 do DL 232/2007, à consulta das entidades legalmente competentes que, a respeito das várias matérias, devem obrigatoriamente ser consultadas previamente à elaboração do relatório ambiental. O Relatório Ambiental não integra qualquer parecer das entidades que legalmente devem ser consultadas, desde logo na área do ambiente.</p> <p>O Relatório Preliminar da CTI não pode validamente ser qualificado, no plano jurídico, como uma Avaliação Ambiental Estratégica, e, mesmo que, em tese, se admitisse tal qualificação, o mesmo é formal e materialmente desconforme ao DL 232/2007.</p> <p><u>Daqui resulta que o Relatório Preliminar ao não respeitar o disposto no DL 232/2007 é susceptível de consubstanciar uma ilegalidade, o que contaminará o Relatório Final (caso tais ilegalidades não sejam corrigidas), bem como qualquer decisão administrativa ou política subsequente.</u></p>	<p>O promotor não terá lido com atenção os currícula das equipas constituintes da CTI, onde está claramente expressa a experiência nacional e internacional no desenvolvimento dos aeroportos, nem mesmo dos consultores convidados, nomeadamente do MIT (EUA), do Imperial College, e as organizações internacionais do sector que foram também envolvidas, nomeadamente ACI e IATA.</p> <p>Numa palavra, o promotor Magellan critica fácil, sem ter o cuidado de ler o material disponível na página onde a CTI disponibilizou toda a informação, com um nível de transparência impar.</p> <p>O Relatório Preliminar foi bem recebido, aliás aprovado, pelas autoridades nacionais com responsabilidade ambiental específica pelo que não se entende o comentários sobre o desrespeitar o disposto no DL 232/2007 susceptível de consubstanciar uma ilegalidade.</p>

**2. Do incumprimento das garantias de imparcialidade a que a CTI está sujeita nos termos do n.º 2 do Artigo 9º do Regimento da Comissão Técnica Independente**

Estatui o n.º 2 do Artigo 9º do Regimento da Comissão Técnica Independente (“Regimento”), que “os membros da CTI estão sujeitos às garantias de imparcialidade previstas no Código do Procedimento Administrativo (“CPA”).

Estatui a alínea d) do n.º 1 do artigo 69º do CPA que “os titulares dos órgãos da Administração Pública e os respetivos agentes, bem como quaisquer outras entidades que, independentemente da sua natureza, se encontrem no exercício de poderes públicos, não podem intervir em procedimento administrativo ou em ato ou contrato de direito público ou privado da Administração Pública, quando “hajam dado parecer sobre as questões a resolver”.

A Magellan 500 desconhece se existiu, previamente à criação da CTI e à designação dos seus membros, algum procedimento de seleção que assegurasse o cumprimento das garantias legais de imparcialidade. Se tal procedimento não teve lugar, tal significa que não houve qualquer controlo sobre esta matéria por parte de quem designou a CTI. Se tal procedimento teve lugar, requer-se desde já à CTI que identifique o mesmo.

Sucede, no que respeita a alguns dos membros da CTI que previamente ao seu início de funções no âmbito da mesma, os mesmos deram parecer, escreveram ou opinaram sobre uma das Opções que integra o leque de Opções a avaliar pela CTI no âmbito da RCM 89/2022, como sucede, com a Senhora Professora Rosário Partidário na análise do LNEC em 2008, e com pessoas da equipa do PT2 - Senhora Professora Rosário Macário.

Só assim se entende que a Sra. Professora Rosário Macário tenha afirmado recentemente (19 dezembro de 2023) numa entrevista do podcast “Perguntar não ofende” que “Alcochete tem todas as condições, **que já demonstrámos mais uma vez**, que são as melhores para desenvolver um novo aeroporto para Lisboa”.

Nos termos da RCM, n.º 6, “os coordenadores das equipas de projeto referidos no número anterior são especialistas das respetivas áreas de trabalho da Comissão Técnica, designados pelo coordenador-geral, sob proposta do CRUP.”.

As equipas de apoio de cada coordenador foram escolhidas através de procedimento de contratação pública, devidamente publicados os respetivos contratos, todos no estrito cumprimento da legislação aplicável *in casu*.

Quanto à violação das garantias de imparcialidade por parte dos membros da CTI, a CTI refuta veementemente tais imputações, reiterando que todo o trabalho resulta do empenho profissional e técnico de coordenadores e repetitivas equipas técnicas que realizaram um trabalho de natureza técnica.

São retomadas observações de carácter pessoal já publicamente contestadas e que levam a supor que todos os argumentos são válidos para os proponentes desta opção estratégica.

A contragosto, mas no cumprimento da obrigação contratual de responder e esclarecer, passamos a explicar porque não existe qualquer comprometimento da imparcialidade requerida.

Os subscritores do “Novo Aeroporto de Lisboa-uma visão aeroportuária, de 07 de abril de 2021”, só tinham, nessa data, a perceção da iminência da construção de um Novo Aeroporto do Montijo por via de uma decisão política que entendiam errada, com base no público argumento de que “o que é preciso é decidir” e que prejudicaria gravemente o futuro do País. Na verdade, o que estava em causa, como se depreende da leitura do documento, era a inviabilização de um HUB nacional.

Sendo preocupação única a de chamar a atenção para a necessidade de um HUB e estando em cima da mesa unicamente as opções Montijo versus CTA, foram naturalmente relevadas as vantagens do CTA e salientados os inconvenientes da opção Montijo para a manutenção do HUB de Lisboa.

Ou o artigo de opinião no site da Ordem dos Engenheiros “Novo Aeroporto de Lisboa - uma visão aeroportuária” de 07 de abril de 2021 subscrito pelos Engenheiros Vasco Afonso e Victor Rocha, ambos contratados pela CTI para a equipa PT2 liderada pela Senhora Professora Rosário Macário, onde se afirma: “Não são necessários estudos para se perceber que a solução NAL/CTA é melhor ...”. E mais, nesse artigo expõem algo muito próximo da Opção Estratégica 6, que conforme exposto na Secção 2 resulta num projeto desenvolvido e avaliado pela CTI em causa própria.

Esta situação gera, no plano jurídico, uma situação de impedimento dos referidos membros da CTI para poderem validamente integrar a mesma, pois, ao fazê-lo violam o disposto no n.º 2 do artigo 9º do Regimento e na alínea d) do n.º 1 do artigo 69ª do CPA.

Tratando-se de um vício original na constituição da equipa da CTI, o mesmo afeta a validade jurídica do Relatório Final, na medida em que o mesmo consubstancia um ato no qual ambos os referidos membros da CTI participaram e decidiram.

Somente o afastamento imediato dos referidos membros da CTI e a repetição dos atos nos quais os mesmos tiveram participação pode, à luz da lei, garantir a imparcialidade da atuação e da análise de que a CTI foi encarregue pela RCM 89/2022.

É certo que a constituição da CTI é conhecida, pelo menos, desde a data da publicação da RCM 89/2022, que teve lugar no dia 14 de outubro de 2022.

Todavia, a Magellan 500 somente tomou conhecimento concreto da situação posteriormente, designadamente e em particular, após a leitura do Relatório Preliminar no qual a posição dos referidos membros da CTI evidencia um alinhamento com a posição anteriormente defendida pelos mesmos em defesa do Aeroporto de Alcochete como solução para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

A situação acabada de indicar afeta juridicamente a validade do Relatório Preliminar e dos atos da CTI praticados relativamente ao mesmo.

Obviamente nessa altura não se equacionavam, a menos do Aeroporto no CTA que havia sido estudado pelo LNEC, os aeroportos que vieram a integrar as Opções Estratégicas do presente estudo.

Depois da breve solução “Montijo primeiro, CTA depois”, a RCM que origina o presente estudo, estabelece claramente como objetivo, com base em diversas opções duais e de um só aeroporto, a identificação da melhor opção para um HUB suportando o futuro incremento de capacidade na Região de Lisboa, objetivo que exatamente presidiu à elaboração do “Novo Aeroporto de Lisboa - uma visão aeroportuária” e no qual os subscritores naturalmente se reviam.

Lembramos que os subscritores foram contratados para um trabalho específico e estritamente técnico, não integrando a CTI e não tendo nem a visão geral requerida nem a incumbência para poder emitir opinião sobre a melhor opção estratégica.

Também se esclarece que os subscritores não estão comprometidos, direta ou indiretamente, com quaisquer empresas ou interesses instalados.

Mais se esclarece que é falso a Prof Rosário Macário ter dado uma entrevista ao podcast “Perguntar não ofende”

3. *Da não consideração pela CTI de factos supervenientes que alteram os pressupostos de facto da RCM 89/2022 e desatualizam a análise objeto do Relatório Preliminar*

No passado dia 28 de dezembro de 2023, foi publicada em Diário da República, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 201/2023, de 28 de dezembro (“RCM 201/2023”), que vem determinar a adoção de um conjunto de medidas para mitigar os constrangimentos operacionais do Aeroporto Humberto Delgado (“AHD”).

Entre tais medidas, estão previstos investimentos por parte da ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (“ANA”) para aumentar a capacidade da oferta do AHD. Este facto sendo superveniente à data do Relatório Preliminar tem como efeito a imediata desatualização do mesmo, na medida em que os pressupostos, os estudos e as avaliações que lhe o integram foram feitas em face do atual AHD e não em face do AHD modificado pelas medidas determinadas pela RCM 201/2023.

Faz-se notar que, tendo o Relatório Preliminar sido divulgado no dia 5 de dezembro de 2023, o Governo aprovou a RCM 201/2023 dois dias depois, a 7 de dezembro de 2023, não tendo, no mesmo feito qualquer referência à RCM 89/2022 nem ao Relatório Preliminar.

No plano jurídico, esta situação é da maior relevância, na medida em que consubstancia uma alteração aos pressupostos de facto em que assenta a RCM 89/2022 e que determinaram o conteúdo da mesma e, consequentemente, o âmbito e o conteúdo da análise definida à CTI.

Não tendo a RCM 201/2023 feito qualquer referência à análise a realizar pela CTI ao abrigo da RCM 89/2022, o Relatório Preliminar fica automaticamente prejudicado nos seus pressupostos porque ao não considerar as modificações que vão atingir o AHD, deixa de conter uma análise aderente àquela que vier a ser a realidade da capacidade aeroportuária da região de Lisboa quando tais obras forem realizadas e o AHD passar a ser uma estrutura com características e capacidades distintas das atuais.

A CTI entregou ao Governo um relatório de curto prazo que está incluído no Relatório Preliminar e cujo conteúdo, naturalmente, foi tido em conta na demais análise e valoração da AAE. O que a CTI não consegue, e assume, é adivinhar o futuro. Por isso, não podia, a 5 de dezembro, considerar o conteúdo de uma RCM datada de 28 de dezembro.

Quanto ao que o Governo pondera ou não no exercício das suas funções, a CTI, obviamente, não comenta.

4. *Da incorreção do relatório da CTI em matéria de ajudas de Estado*

No plano do direito nacional e europeu, o conceito de “ajuda de Estado” não se restringe a apoios estritamente financeiros incluindo também a aportação de ativos com expressão ou valor financeiro. Ora, na análise realizada até ao momento pela CTI, designadamente no que se refere à opção CTA (e também Aeroporto do Montijo), a CTI não leva em linha de conta o valor da disponibilização dos terrenos à entidade que vier a desenvolver o projeto, valor esse que está compreendido no critério de “ajuda de Estado”.

A valorização dos terrenos como “ajudas de Estado” constitui uma omissão no Relatório da CTI que afeta toda a análise financeira das Opções que integram o CTA e o Aeroporto do Montijo. A inexistência dos valores associados à disponibilização pelo Estado Português dos terrenos referentes ao CTA e ao Aeroporto do Montijo e o impacto da sua qualificação em sede de “ajudas de Estado”, denota uma análise jurídica deficiente e incompleta que prejudica o teor do Relatório Preliminar.

A Magellan 500 requer, assim, à CTI que analise a disponibilização dos terrenos do CTA e na base Aérea do Montijo na análise jurídica (e também económica) das Opções que integram aquelas localizações à luz do conceito de “ajudas de Estado” e o impacto daí decorrente.

Este tema tem a maior relevância na medida em que importa salvaguardar, face ao atual enquadramento legal e regulatório da atividade aeroportuária, que as ajudas de Estado não interferem com a competitividade entre aeroportos (ou, nesta fase, projetos de aeroportos), sob pena de violação das regras da concorrência.

Quanto a esta questão:

a) Como visto no **Parecer A (páginas 9 e 10)**, um auxílio de Estado implica “a existência de uma empresa, a imputabilidade da medida ao Estado, o seu financiamento através de recursos estatais, a concessão de uma vantagem, a seletividade da medida e os seus efeitos sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros”.

Como aí se esclarece, a forma pela qual o auxílio é prestado é irrelevante. Foi também esclarecido como a construção e exploração de uma infraestrutura aeroportuária preenche o conceito de “empresa”. Naturalmente, a disponibilização a essa empresa de terrenos do Estado, pelo Estado, preenche os critérios da imputabilidade ao Estado e do seu financiamento mediante recursos estatais (o que, aliás, era já reconhecido no **Parecer A, a páginas 21**, referindo-se à “disponibilização de propriedades”). Sendo os terrenos disponibilizados à empresa em causa, a medida é necessariamente seletiva. No que respeita aos requisitos da afetação da concorrência e das trocas comerciais, já concluímos que “qualquer auxílio ao investimento e ao funcionamento do(s) aeroporto(s) de Lisboa que preencha os restantes requisitos do conceito de auxílio de Estado será necessariamente considerado como afetando a concorrência e o comércio entre Estados-membros” (**página 29 do Parecer**).

Finalmente, e sobretudo, no que respeita ao requisito da “vantagem”, e como se disse no **Parecer, a páginas 22**, “se o auxílio consiste, por exemplo, na venda de um bem (v. g., um imóvel), [...] já não é tão claro que tenha sido concedida uma vantagem, porque se trata aí de comportamentos que poderiam ser adotados por um operador económico privado”. Ora, “não há favorecimento quando a medida estatal ocorra nas condições normais de mercado, quando possa ser vista como uma transação comercial normal e quando o Estado aja como um operador económico normal”. O fulcral é, aqui, que a disponibilização dos terrenos propriedade do Estado ocorra como se o Estado fosse um agente privado, como se visasse a maximização do lucro, ainda que com perspetivas de rendibilidade de “longo prazo”. Desse ponto de vista, portanto, a disponibilização gratuita dos terrenos do Estado implicará a qualificação dessa operação financeira como auxílio de Estado. Ao contrário, se a venda, o arrendamento ou outra operação alternativa se verificarem por valores de mercado, não será concedida uma vantagem e, em consequência, a operação não poderá ser qualificada como auxílio de Estado. Dada a dúvida que pode



Comentários/questões	Respostas da CTI
	<p>suscitar-se quanto ao que serão, em cada caso, os “valores de mercado”, a Comissão Europeia esclareceu que, se a operação em causa for adjudicada “na sequência de um procedimento de concurso competitivo, transparente, não discriminatório e incondicional, em sintonia com os princípios do TFUE em matéria de contratação pública”, e desde que desde que “tenham sido utilizados os critérios adequados para selecionar o comprador” (<b>páginas 24 do Parecer A</b>), se considerará que o valor contratado é o de mercado e, portanto, não existe vantagem nem, logicamente, auxílio de Estado.</p> <p>Note-se que, em qualquer caso, o que foi dito apenas respeita ao financiamento de atividades de natureza económica. Assim, “o financiamento de infraestruturas que não se destinam a ser exploradas comercialmente é, em princípio, excluído do âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais” (<b>Comunicação da Comissão sobre a noção de auxílio de Estado, n.o 203</b>). Tivemos a oportunidade de esclarecer, no Parecer (<b>páginas 16 e ss.</b>) quais as infraestruturas e atividades que se enquadram no exercício de prerrogativas de poder público. De todo o modo, uma eventual disponibilização de terrenos do Estado por valores inferiores aos do mercado apenas escapará à qualificação de “auxílio de estado” na medida em que se destine exclusivamente a cobrir os custos adicionais, para a empresa, do investimento e funcionamento de infraestruturas necessárias para o exercício daquelas prerrogativas, ou apenas na proporção em que vise esse objetivo.</p> <p>Em aplicação deste princípio, como já havíamos referido no <b>Parecer A (a páginas 18)</b>, entende a Comissão Europeia que, no “caso de uma infraestrutura originalmente utilizada para atividades não económicas ser posteriormente reafetada a uma utilização económica (por exemplo, se um aeroporto militar for convertido para utilização civil), apenas os custos incorridos na conversão da infraestrutura para utilização económica serão tidos em conta para a apreciação realizada nos termos</p> <p>das regras em matéria de auxílios estatais”. Isto é, todas as despesas realizadas antes, para financiar atividades não económicas, não serão consideradas auxílios de Estado.</p>

Comentários/questões	Respostas da CTI
<p>5. <i>Da insuficiência da análise jurídica do Contrato de Concessão, em particular no que respeita ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL</i></p> <p>A análise jurídica promovida pelo Relatório Preliminar tem uma omissão relevante, materializada no pressuposto de que o direito da ANA ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL corresponde à única situação jurídica existente. Ora, atentos os factos que existem sobre esta matéria, importa, numa análise jurídica atualizada, promover uma análise mais detalhada na medida em que as situações decorridas até à presente data não permitem, no plano jurídico, uma análise unívoca idêntica à promovida pela CTI, designadamente no Parecer B do Relatório PT6.</p>	<p>A análise factual, brevemente descrita na RCM, mas documentada no procedimento de trabalhos da CTI, a melhor e mais consentânea interpretação desses factos conduziu às conclusões de que “6.<sup>a</sup> Não se atingiu ainda, no entanto, essa fase de desenvolvimento do procedimento contratual do NAL, nem cremos que tenha havido qualquer outro momento que pudesse permitir a equiparação de efeitos à verificação do Termo da Opção e que pudesse, assim, abrir as portas à implementação da Alternativa do Concedente para o NAL, nos termos e para os efeitos da cláusula 51.<sup>a</sup> do Contrato de Concessão. 7.<sup>a</sup> Em rigor, os procedimentos contratuais que estarão atualmente ao dispor são: (i) a Alternativa da Concessionária para o NAL, a iniciar em qualquer momento, ao abrigo do disposto na cláusula 42.3. do Contrato de Concessão; (ii) a retoma pelo Concedente do procedimento do NAL, que se encontra suspenso na fase do Relatório Inicial; ou, ainda, (iii) a apresentação de uma Alternativa da Concessionária no contexto e depois de retomado o procedimento do NAL.” (Relatório Síntese do PT6, p. 32 do pdf). Para mais informação detalhada da análise jurídica, deverá ser lido o Parecer B, n.ºs 90 a 101.</p>

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
xiii	<p>f) as opções que se localizam em parte (OE4) ou totalmente (OE5) para lá dos 75 Km, colocam outros problemas: não conferem preferência à Concessionária e podem gerar ajustamentos ao contrato (modificações objetivas): (i) para coordenação na opção dual; (ii) para fecho do AHD, na</p>	<p>A Concessionária não tem qualquer direito de preferência para lá dos 75 km e tal consubstanciaria um atropelo em termos de direito da concorrência e traduzir-se-ia, na prática, no reconhecimento de uma situação de tipo monopolista.</p> <p>(i) que “coordenação” se os projetos</p>	<p><b><u>Em nenhuma parte do Relatório Síntese do PT6 ou do Parecer B é sustentado o direito de preferência da concessionária para além dos 75 Km.</u></b> Assim, não se percebe o argumento de “atropelo em termos do direito da concorrência”. As questões sobre coordenação de gestão e <i>phase out</i>, em caso de solução única, OE5, foram já respondidas, para aí se remetendo o participante.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	opção única.	forem tecnicamente compatíveis?  (ii) fecho do AHD para STR (OE5) realisticamente só possível por acordo entre as partes, à luz do contrato de concessão. Este cenário é possível e pode constituir uma Opção válida.	
xiv	CTA implicará, em princípio, a expropriação de uma única parcela de terreno particular, correspondente à Herdade de Vale Cobrão e desafetação de área militar de recursos hídricos;	Então e na "na zona prevista para as respetivas acessibilidades", que são enormes, conforme por exemplo corretamente apontado ao Montijo? Não se compreende como a CTI numa situações quer ser tão exaustiva e noutras não aprecia questões semelhantes e com maior impacto.	O cálculo das áreas de expropriação para as instalações aeroportuárias e para as acessibilidades foi feito e apresentado no Relatório Síntese do PT3 e, de forma mais detalhada, no seu Anexo II. Como se poderá verificar pela Fig II.8 deste anexo, em qualquer OE, o valor das expropriações para acessos é muito inferior em ordem de grandeza às expropriações para as instalações aeroportuárias.  As acessibilidades rodoviárias passam para a responsabilidade da Brisa, nos termos dos contratos de concessão de autoestradas
xiv	iii. assegurar, ab initio, a atribuição de "carácter urgente às expropriações a realizar.	De acordo.	
4	Relativamente às Opções 4 e 5 que envolvem o Aeroporto de Santarém, é com particular gravidade que se assiste a uma análise desconforme às características das Opções em análise, quando no ponto 2.1 ("Vertente da Concorrência") a CTI	Esta frase esta correta exceto na parte em que refere "ou à Concessionária" porque as únicas Opções em análise pela CTI fora do limite dos 75kms previsto no Contrato de Concessão da ANA é o Aeroporto de Santarém que, caso venha a ser a Opção, deverá ser necessariamente atribuído à Magellan	Quando se refere um procedimento concursal, a referência à atual concessionária pretende apenas sublinhar que a mesma não estaria, por razões de concorrência, excluída do respetivo procedimento pela sua condição atual. Não se pretendia dizer que o Estado atribuiria à concessionária o projeto de aeroporto promovido pelos privados. Mas reafirma-se que o Estado pode decidir, por se tratar de matéria liberalizada, abrir procedimento concursal se a sua opção for manter algum

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	<p>escreve, na página 4; “fora do mesmo perímetro poderá o Estado autorizar livremente novos aeroportos, a terceiros ou à Concessionária”, sem repercussões diretas contratuais”.</p>	<p>por ser a titular dos direitos inerentes ao Aeroporto de Santarém.</p> <p>Acresce que a indicação de que o Estado poderia atribuir à ANA o Aeroporto de Santarém isso sim implicaria a violação do direito da concorrência porque, para além da absoluta falta de previsão no Contrato de Concessão, tal significaria admitir uma posição de mercado (de tipo monopolista caso fosse o atual concessionário) incompatível com o direito da concorrência nacional e europeu.</p> <p>Deve assim o Relatório PT 6 eliminar todas as referências relativas à possibilidade de atribuir qualquer Opção fora do limite dos 75 kms a outra entidade que não a Magellan 500.</p>	<p>controlo sobre o serviço aeroportuário. O que não está impedido é, mediante o cumprimento de todas as regras, a possibilidade de atribuição a um privado de um aeroporto, mas que</p> <p>não nos parece que possa ser sem procedimento concursal, se pretender manter o controlo de um hub sob mão pública. Convém relembrar que ainda não existe Aeroporto de Santarém – existe um projeto de instalação de infraestruturas aeroportuárias, cujas características e operacionalidade tem ainda de passar o crivo das regras aplicáveis.</p> <p>Quanto ao comentário sobre o <b>Parecer do Prof. Manuel Fontaine:</b></p> <p>a) esclareça-se que o autor foi chamado a elaborar um parecer sobre a “Análise legal do modelo de financiamento face aos regulamentos europeus, nomeadamente na vertente da concorrência e auxílios de estado e obrigações de notificação à Comunidade Europeia” (<b>primeira tarefa a executar pelo PT6, nos termos da RCM n.º 89/2022, de 14 de outubro, na sua versão atual</b>);</p> <p>b) tarefa que cumpriu escrupulosamente e com ciência incontestável, nunca se escusando a responder às dúvidas e pedidos de esclarecimento da CTI;</p> <p>c) à luz do princípio da boa fé, “as afirmações constantes do Parecer, e bem assim na Prestação de esclarecimentos anexa ao mesmo, não podem, portanto, ser invocadas de modo descontextualizado e ser citadas como resposta a questões a que nunca pretenderam responder”;</p> <p>d) “observações efetuadas pela CTI, nas páginas 5 e 6 do Relatório PT6, referem-se, originalmente, a uma primeira questão colocada pela própria CTI ao autor. Essa questão era a de saber se “o cenário em que a atividade aeroportuária,</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
			<p>incluindo a sua construção e operacionalização, está sujeita [ou não] à concorrência [...] altera a análise que está a desenvolver e em que medida” (itálico nosso). Ora, a “análise que [o autor] est[ava] a desenvolver”, e efetivamente desenvolveu, era a relativo ao modelo de financiamento e, designadamente, à possível qualificação de contribuições financeiras como auxílio de Estado.</p> <p>e) Neste âmbito, assim delimitado pela própria questão da CTI, procurou perceber-se em que condições a sujeição a concorrência poderia afetar a qualificação de uma operação financeira como auxílio de Estado. E, nesta senda, concluiu-se (cf. <b>p. 24 do Parecer A</b>) que, efetivamente, se “a operação em causa [for] efetuada ‘na sequência de um procedimento de concurso competitivo, transparente, não discriminatório e incondicional, em sintonia com os princípios do TFUE em matéria de contratação pública’ [...] se considerará não existir vantagem e, portanto, não estar em causa um auxílio de Estado”. O parecer continua especificando hipóteses em que, não obstante, se pode concluir estar presente um auxílio de Estado, e outras hipóteses em que essa essa qualificação pode ser afastada, ainda que não se verifique um concurso público (cf. <b>p. 24 e 25 do Parecer A</b>).</p> <p><b>[Esclarecimentos do próprio que a coordenação do PT6 subscreve]</b></p> <p>Portanto, repudia-se a conclusão manifestamente injusta de retirar credibilidade ao Parecer A.</p>
5	O Relatório PT 6 refere que <i>“Importa, porém, esclarecer que o Prof. Manuel Fontaine não estava a analisar, nem conhecia presume-</i>	Esta afirmação retira toda a credibilidade ao Parecer A anexo ao Relatório PT6 porque como pode o Professor Manuel Fontaine pronunciar- se sobre as	

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	<p><i>se, o contrato de concessão e a cláusula de preferência”</i></p>	<p>Opções, designadamente em matéria de concorrência, quando nem sequer terá lido documentação indispensável ao enquadramento jurídico das matérias que analisou (situação tão mais incompreensível quando a própria CTI não se coíbiu da reproduzir excertos do Parecer do Professor Manuel Fontaine para analisar aspetos da concorrência relacionados com o Contrato de Concessão da ANA (como faz nos dois últimos parágrafos da página 6 do Relatório PT 6).</p>	
6	<p><i>“qualquer que seja a opção estratégica finalmente escolhida, a atividade aeroportuária, incluindo a sua construção e operacionalização, estará sujeita à concorrência desde que a escolha da entidade encarregada dessa construção e operacionalização resulte de procedimento de concurso competitivo, transparente, não discriminatório e incondicional. Admite-se, no entanto, que possam existir dificuldades de implementação desse procedimento como decorrência do contrato de concessão entretanto celebrado com a ANA, mas essa questão já</i></p>	<p>Esta frase ilustra o desconhecimento que a CTI tem da legislação vigente em matéria de atividade aeroportuária e evidencia a insuficiência do Parecer Anexo A do Professor Manuel Fontaine, na medida em que no atual direito nacional e europeu a atividade de exploração de aeroportos está liberalizada e não depende necessariamente da abertura de qualquer procedimento de tipo concursal, como sucede com o Aeroporto de Santarém. Remete-se a este respeito para o parecer jurídico subscrito pelos Senhores Professores Sérvulo</p> <p>Correia e Rui Medeiros, de 27 de fevereiro de 2023, no qual se demonstra que, fora da Concessão da ANA, a legislação vigente</p>	<p>a) o <b>Parecer A</b>, conforme se pode concluir de esclarecimentos prestados atrás, não se pretende dar resposta à questão da liberalização da atividade aeroportuária, mas apenas à tarefa descrita na alínea a) do PT6 da RCM</p> <p>b) O consórcio pode efetivamente solicitar autorização para o aeroporto no âmbito do regime liberalizado de acesso à atividade. Não será, assim, um aeroporto de natureza pública</p> <p>c) a liberalização da atividade não significa que não possa conviver com regimes públicos. É assim que se percebe a concessão (como noutros sectores).</p> <p>d) <i>in casu</i>, a implementação da expansão aeroportuária que está em causa neste estudo enquadra-se no âmbito da iniciativa do Estado. Os privados, como a Magellan, poderão exercer a sua iniciativa pública.</p> <p>Ao mesmo tempo, o Estado poderá assegurar um conjunto de infraestruturas públicas. Como estará, cremos, subjacente, às</p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	<p><i>não nos cabe avaliar</i>".</p>	<p>assegura a liberalização da atividade de exploração de aeroportos.</p> <p>Assim, sugere-se o aditamento à frase anterior da seguinte expressão: "<u>No quadro do atual direito português, a atividade de exploração de aeroportos fora do âmbito do Contrato de Concessão da ANA encontra-se liberalizada, pelo que, no caso do Aeroporto de Santarém a exploração do mesmo pode ser diretamente realizada pela Magellan 500 sem necessidade de abertura de qualquer procedimento público prévio de tipo competitivo</u>". Se esta frase não for inscrita no Relatório PT6, o mesmo conterá um teor ilegal face ao ordenamento jurídico em vigor.</p>	<p>várias opções estratégicas aqui em debate.</p> <p>e) Parecer dos Senhores Prof. Doutores Sérvulo Correia e Rui Medeiros sustentam a privatização material da atividade aeroportuária desde o Decreto-Lei n.º 339/91, de 10 de setembro. Argumentam ainda com o regime contido no Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, no sentido de reforçar a dimensão "controlo administrativo prévio" (p. 22/176). Entendem igualmente que não se trata de uma privatização organizatória: "<i>seja por via da figura concessória, seja pela transformação jurídica das organizações da Administração Pública (as quais passam a assumir o estatuto de pessoas coletivas de direito privado), esta forma de privatização não põe em causa a publicatio (a publicização) da tarefa, projetando-se no exclusivo plano da execução de uma missão que permanece na esfera pública</i>" (p. 16/176 do referido parecer). Contudo, a situação existente, criada em 2012 com a celebração do <b>contrato de concessão</b> com a ANA, então empresa pública e <b>posteriormente privatizada</b>, desmente factualmente o entendimento do Estado a este propósito. O mesmo douto parecer não foge a este circunstancialismo fáctico e nas pp. 24 e ss. tenta conciliar o regime de privatização material, negando que a mesma seja "<i>uma privatização material total da atividade aeroportuária em Portugal</i>" (p. 28/176) com a concessão dos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Funchal, Porto Santo, Santa Maria, Ponta Delgada, Horta e Flores. Considera inclusive que o legislador "<i>não tinha em mente, aquando da exclusão da atividade de exploração de aeroportos do elenco de atividades vedadas à iniciativa privada, um cenário de privatização material total dessa mesma atividade, pressupondo antes que quanto aos aeroportos acima elencados a sua exploração ficaria a cargo de uma empresa pública de capitais exclusivamente públicos (...) como tal, permaneceria uma tarefa pública</i>" (pp. 28 e 29/176). Recusam uma publicização de toda a atividade, mas não consideram ilegal a manutenção dos aeroportos objeto da</p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
			<p>concessão terem dimensão pública. Ou seja, aceitam a circunscrição contratual em vigor. Incluindo a da Madeira. Assim, e acompanhamos os Ilustres Juristas, diz-se a p. 29/176: <i>“A existência de um segmento do setor aeroportuário que se mantém sob titularidade pública não é, note-se, incompatível com a abertura à iniciativa privada postulada e efetivada pelo Decreto-Lei n.º 339/91 e mantida pela Lei n.º 88-A/97. Com efeito, a abertura operada com a alteração da Lei de Delimitação de Setores significa tão-somente que o setor de atividade de exploração de aeroportos deixou de estar reservado à Administração, i.e., deixou de constituir um exclusivo seu, no sentido de que aquela atividade não corresponde já a um monopólio público”</i>. Admitem, a propósito de outros setores, designadamente de energia, a promoção de <i>“procedimento de iniciativa pública destinado a garantir a execução daquela tarefa (que corresponde a uma tarefa pública) através da atribuição de uma concessão de serviço público”</i> (p. 31/176). Em conclusão, o Parecer diz: <i>“o regime que resulta da articulação do Decreto-Lei n.º 339/91 com o Decreto-Lei n.º 246/79, por um lado, e da Lei n.º 88-A/97 com o Decreto-Lei n.º 404/98, com o Decreto-Lei n.º 33/ 2010, e com o Decreto-Lei n.º 254/2012, por outro lado, é um regime que (i) mantém a publicatio da atividade de exploração de determinados aeroportos do país, e que simultaneamente (ii) procede à liberalização, rectius à privatização material, da atividade de exploração de outros aeroportos, por forma a permitir a “dinamização do setor””</i> (p. 32/176).</p> <p>f) O Parecer B e o Relatório Síntese do PT6 em nada contradizem o Parecer dos Ilustres Juristas porquanto:</p> <p>i) sustentam uma interpretação de localização e não de área de influência para a cláusula de constrição territorial – <b>cfr. Ponto 3.2.1. do Relatório (pp. 23 e ss do pdf) e remissões para o</b></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
			<p><b>Parecer B);</b></p> <p>ii) o que o Relatório Síntese sustenta é que se a opção para substituir o AHD for uma localização para além dos 75Km, terá de existir procedimento concursal, até perante a Diretiva das Concessões – será um aeroporto que pretende substituir um daqueles que consensualmente estão na esfera pública quanto à sua gestão; já se a OE5 não for opção para a expansão aeroportuária, no contexto dos aeroportos sob mão pública, nada impede que seja concedida uma autorização a um privado.</p> <p>Portanto, na hipótese de substituição de um dos aeroportos “públicos”, entendemos não acompanhar as considerações dos Ilustres Juristas de p. 39/176, quando parecem excluir um aeroporto de substituição fora da constrição territorial. E o não acompanhamento assenta na ratio existente de os aeroportos da concessão serem de mão pública – reside aqui a tão necessária fundamentação de manutenção de dimensão pública (cfr. p. 46/176). Sob pena de, ao exercer uma possibilidade prevista no instrumento de publicização, se privatizasse através de ato administrativo/ato político a exploração da atividade aeroportuária da região de Lisboa, tão só a mais movimentada do país e a que carece das cautelas que o próprio Parecer assume como justificativas da dimensão pública (pp. 32/33 de 176). O que, naturalmente, seria ilegal e mesmo inconstitucional, exatamente com os mesmos fundamentos, <i>mutatis mutandis</i>, vertidos nas pp. 40 e ss. de 176. O que não invalida o que se sustenta no Relatório Síntese e no Parecer B de que o aeroporto, para ser NAL, tem de se conter dentro dos 75km. São questões distintas.</p> <p>Se em causa estiver a opção OE4, a situação é distinta porquanto não há substituição, mas conjugação. Relembre-se, contudo, que o PT6 sublinhou que, no quadro contratual, as soluções duais não se enquadram no NAL, ainda que possam</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
			<p>ser acomodadas no contrato por outra via.</p> <p><b>Cfr. n.º 1 do ponto 3.7 do Relatório Síntese (p. 38 do pdf).</b></p> <p><i>g) Mesmo no que respeita à questão da dominialização de aeroportos via infraestruturas, o mesmo douto Parecer, a pp. 68/176, claramente sustenta: “a leitura harmoniosa é, naturalmente, considerar que o artigo 4.0, alínea e), do Decreto-Lei n.º 477/80 só pretende integrar no domínio público os aeroportos destinados ao tráfego aéreo regular cuja exploração tenha sido ou venha a ser objeto de uma publicização, designadamente aqueles aeroportos cuja gestão permanece, ainda que apenas indiretamente, sob a titularidade do Estado, i.e., os aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Santa Maria, Ponta Delgada, Horta e Flores, o Terminal Civil de Beja, e os aeroportos atualmente geridos pela ANAM”. Esta incursão, na nossa opinião, confirma o entendimento a propósito da hipótese de substituição integral do AHD. O novo hub substituirá a Portela e, por conseguinte, não existe uma nova publicização (cfr. aliás o Parecer p. 73/176 – “deve entender-se, como já adiantámos, que as principais infraestruturas aeroportuárias do país — ou seja, os aeroportos dotados de essencialidade estratégica para a circulação nacional e internacional — na medida em que respeitam a uma atividade publicizada, continuam a dever integrar o domínio público do Estado por força do artigo 4.0, alínea e), do Decreto-Lei n.º 477/80”). O que nos parece também é que, na hipótese de a decisão ser para lá dos 75km, nada impede o Estado de “autorizar” um privado, mas também, tratando-se de aeroporto de substituição, o interesse geral ali presente será melhor servido com um procedimento concursal. Não se trata de atribuir um projeto privado a outra entidade; trata-se de abrir um procedimento de escolha de um projeto para aquela localização.</i></p> <p>h) O PT6 entende que o participante labora no erro de entender</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
			<p>que é sustentado que o seu projeto pode ser confiado a um privado que não o seu autor. Nada disso está na letra nem no espírito do Relatório Síntese.</p> <p><b>A redação do mesmo, nessa parte, será clarificada nos termos que temos vindo a expor.</b></p> <p>i) Por fim, quanto à pretensa ilegalidade de não incluir no Relatório Síntese a frase do participante, reiteramos que apenas os atos administrativos (e atos legislativos) podem padecer de ilegalidade. Um parecer, quando muito, quanto ao seu conteúdo, <b><u>o que não é o caso</u></b>, pode ter um erro (má representação da realidade; deficiente/errada interpretação jurídica) ou conter uma distinta apreciação, neste caso, jurídica. Sublinhe-se, novamente, que o PT6 entende que em nenhuma parte do seu Relatório escreveu que o projeto privado podia ser atribuído à atual concessionária (ideia, no mínimo, bizarra) e que o entendimento sobre a abertura de um procedimento concorrencial não contende com o Parecer dos Ilustres Juristas, no contexto que se apresenta neste esclarecimento e que passará para o Relatório.</p>
16	<p>A zona de influência de um aeroporto, refere-se à «fronteira geográfica de mercado» e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se «normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade». Assim, a Comissão terá dúvidas quanto à</p>	<p>Deve ter-se em conta a definição da Comissão Europeia para a área de influência dos aeroportos, no próprio Relatório Preliminar.</p> <p>Questiona-se porque é que a CTI aplicou uma definição de área de influência desconforme da usada na União Europeia.</p> <p>Esta é uma falha material do Relatório Preliminar que condiciona a validade da</p>	<p>Como já justificado anteriormente, no âmbito do PT3 trabalhamos com o conceito de isócrona dos 30 minutos e não com o conceito de área de influência.</p> <p>O PT6, em termos jurídico-contratuais, afasta o conceito de zona de influência. Mas a sua análise sustenta-se em pressupostos distintos dos da atividade aeronáutica <b>p. 24 do pdf; Relatório Síntese.</b></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	compatibilidade do auxílio se, existindo outro aeroporto na área de influência, o mesmo «não funcione à capacidade máxima, ou quase».	análise do mesmo.	
16	A Comissão (Europeia) terá dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio se, existindo outro aeroporto na área de influência ...	O que coloca a questão da exequibilidade de ajudas de Estado a projetos no CTA e VNO se não forem dadas em condições de equidade ao promotor de STR, já que se encontram na área de influência deste.	<p>Ajudas de Estado</p> <p>As dúvidas formuladas pela Comissão Europeia referem-se à situação em que “existindo outro aeroporto na área de influência”. [veja-se como este conceito não é usado na interpretação das regras contratuais] Chama-se a atenção para o tempo verbal, gerúndio, que se refere a uma situação existente que se prolonga no tempo. Ora, salvo informação adicional de que não dispomos, não existe qualquer aeroporto em Santarém que se possa, portanto, considerar estar na esfera de influência do futuro aeroporto de Lisboa. O que se pretende é evitar “a duplicação de aeroportos não rentáveis ou a criação de capacidades adicionais não utilizadas” (<b>Comunicação da Comissão de 2014, ponto 106</b>). Um aeroporto meramente em projeto não é, portanto, um aeroporto existente.</p> <p>Acresce que, ainda que existisse (ou venha a existir) um aeroporto na área de influência, que não funcione “à capacidade máxima, ou quase” (<b>Comunicação da Comissão de 2014, ponto 106</b>), não se garantiria a “exequibilidade” (o que quer que isto signifique) de eventuais ajudas de Estado, por serem igualmente dadas à entidade gestora desse aeroporto “em condições de equidade”.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
19	<p><u>Ponto 3. do Relatório PT6 – “Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão vigente entre o Estado e a ANA Aeroportos e implicações no calendário</u></p>	<p>A análise deste ponto está suportada num único parecer jurídico emitido pela sociedade de advogados PLMJ (“<b>Parecer B</b>”), o qual, salvo o devido respeito, não faz um enquadramento jurídico correto, desde logo face ao Contrato de Concessão e face à legislação vigente nacional e europeia.</p> <p>Por outro lado, o referido Parecer não faz uma adequada análise dos riscos jurídicos para o Estado Português resultam de cada uma das Opções objeto de análise pela CTI, desde logo porque a análise que promove relativamente ao eventual impacto de cada uma das Opções no Contrato de Concessão da ANA está incompleto.</p>	<p>A RCM indica expressamente que, a propósito do contrato, se pretende “<i>Efetuar o enquadramento jurídico-contratual de cada opção estratégica e apurar o respetivo impacto em termos de custo/condições financeiras, financiamento, calendário e risco</i>” [alínea b) do n.º 2.2.6].</p> <p>O PT6 repudia que não tenha cumprido tal missão: são analisadas cada uma das opções e são evidenciados os respetivos riscos. Não se desenvolveu a tarefa de forma básica, tabelar, mas sim integrada e por conjunto de opções em função da sua natureza (única ou dual) e se estão dentro ou fora da constrição territorial. Aliás, o participante, por várias vezes, assinala precisamente os riscos.</p> <p>Não se percebe onde reside a incompletude, exceto quanto à determinação concreta dos montantes de reequilíbrio ou indemnizatórios. Desde logo, porque não cabe ao jurista fazer, mas indicar os termos da determinação desses montantes. Depois, porque a CTI não dispunha dos dados concretos necessários para esse efeito.</p>
22	<p>O Relatório PT6 indica, no respetivo ponto 3.2, como se deve fazer a interpretação de um contrato administrativo.</p>	<p>Todavia, nesta explicação de metodologia hermenêutica, a CTI deixa de fora um dos elementos que não pode deixar de ser atendido na interpretação de um contrato administrativo (que é sempre um negócio jurídico público) e que tem a ver com o <u>resultado</u> da própria interpretação. Não se pode interpretar um contrato administrativo que conduza a resultados que deixam de ter correspondência no texto do próprio contrato ou que conduzem a soluções</p>	<p>O Relatório Síntese do PT6, suportando-se no Parecer B, por com ele concordar, evidencia os instrumentos hermenêuticos, principalmente para determinar o alcance da constrição territorial (<b>pp. 21 do pdf e n.ºs 10 e ss. do Parecer B</b>). Cfr. igualmente pp. 89 a 91/176 do Parecer dos Senhores Prof. Doutores Sérvulo Correia e Rui Medeiros, que coincidem com a argumentação do Relatório Síntese e Parecer B.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
		<p>que a lei não permite, como sucede com algumas das posições assumidas pela CTI relativamente ao atual Contrato de Concessão.</p>	
23	<p>Na alínea b) do ponto 3.2.1 refere a CTI que pode “para lá dos 75 km, o concedente, “dentro do quadro legal aplicável, desenvolver ou autorizar livremente novos aeroportos, a terceiros ou à Concessionária, sem repercussões diretas contratuais”.</p>	<p>Como acima se referiu, esta frase esta correta exceto na parte em que refere “ou à Concessionária” porque as únicas Opções em análise pela CTI fora do limite dos 75 kms previsto no Contrato de Concessão é o Aeroporto de Santarém que, caso venha a ser a Opção, deverá ser atribuído à Magellan 500 por ser a titular dos direitos inerentes ao Aeroporto de Santarém.</p> <p>Acresce que a indicação de que o Estado poderia atribuir à atual concessionária o Aeroporto de Santarém isso sim implicaria a violação do direito da concorrência porque, para além da absoluta falta de previsão no Contrato de Concessão, tal significaria admitir uma posição de mercado de tipo monopolista, incompatível com o direito da concorrência nacional e europeu.</p> <p>Reitera-se que deve, assim, o Relatório PT 6 eliminar todas as referências relativas à possibilidade de atribuir qualquer Opção fora do limite dos 75 kms.</p>	<p>Repete-se que nunca o PT6, em qualquer dos documentos de análise do contrato, diz que se pode atribuir unilateralmente à concessionária a opção de STR. O que o PT6 enuncia é que a concessionária, por o ser, não está diminuída na sua capacidade de entrar num procedimento concursal, se for essa a opção estadual. E, entrando, poderá vir a ganhar a concessão ou não.</p> <p>Iremos rever o texto para que não reste qualquer dúvida.</p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
24	<p>Refere-se que “fora da constrição territorial, como é entendida no Parecer B, ou com o Termo da Opção, agora fora do quadro de execução do Contrato, o concedente deixa de estar impedido “de implementar a solução de expansão da capacidade aeroportuária na área ou zona de Lisboa que julgue mais adequada com recurso a terceiros podendo proceder à Modificação do Contrato de Concessão ou, na falta de acordo com a ANA, resolvê-lo (mediante compensação equivalente à do Incumprimento do Concedente)”.</p>	<p>Esta análise não é juridicamente correta porque dá a entender que caso venha a ser estabelecida uma solução dual integrando AHD e outro Aeroporto fora do limite dos 75 km, que apenas poderia ser o Aeroporto de Santarém, tal implicaria necessariamente que o Estado Português tivesse de modificar o Contrato de Concessão e isso não corresponde à verdade, nem resulta do Contrato de Concessão. Mais, a posição da CTI a este nível fere o princípio da concorrência de forma grave porque significa materialmente que caso o Estado Português venha a selecionar a Opção 4 (AHD+STR) teria de modificar ou de resolver o Contrato de Concessão, ou seja, a concessionária teria sempre um poder de condicionar a solução do Estado Português mesmo para além do limite dos 75 km. Numa palavra, a concessionária teria um poder que, para além de extravasar o âmbito do Contrato de Concessão, dava-lhe um poder sobre o mercado que distorceria a concorrência mesmo fora dos 75 km, o que o direito da concorrência nacional e europeu não permite.</p> <p>No plano jurídico, caso o Estado Português selecione a Opção 4 (AHD+STR), não existe qualquer obrigação contratual ou legal que imponha ao Estado Português modificar</p>	<p>A operação de um aeroporto em Santarém, como aeroporto complementar, ainda que impacte negativamente na exploração do AHD, não constituirá fundamento suficiente para alicerçar um direito da ANA à reposição do equilíbrio financeiro (ainda que ela o venha provavelmente a invocar).</p> <p>Admitimos porém que, caso o Estado venha a tomar medidas para assegurar uma gestão integrada em "modelo dual", venha então a ponderar modificações unilaterais ao contrato, caso em que essas medidas podem elas próprias constituir fundamento de um tal direito. <b>Cfr. Conclusão B.3. do parecer.</b></p> <p>O PT6 sabe bem da complexidade do contrato, mas é importante ler o mesmo e fazer as ligações que as cláusulas impõem. Quanto à pretensa ilegalidade de não incluir no Relatório Síntese a frase do participante, reiteramos que apenas os atos administrativos (e atos legislativos) podem padecer de ilegalidade. Um parecer, quando muito, quanto ao seu conteúdo, <u>o que não é o caso</u>, pode ter um erro (má representação da realidade; deficiente/errada interpretação jurídica) ou conter uma distinta apreciação, neste caso, jurídica. Será clarificado o texto do Relatório Síntese relativo à questão aqui esclarecida.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
		<p>ou resolver o Contrato de Concessão. Juridicamente o Estado Português pode selecionar a Opção 4 (AHD+STR) e manter o Contrato de Concessão tal como está e sem qualquer responsabilidade financeira para o Estado Português.</p> <p>O Relatório da CTI faz uma interpretação enviesada do Contrato de Concessão, dando à concessionária um protagonismo ou um “poder” de bloqueio que a mesma não tem e cujo reconhecimento, no final do dia, é prejudicial para o próprio Estado Português.</p> <p>Assim, solicita-se à CTI que reveja a redação do parágrafo acima transcrito e incorpore neste ponto do Relatório PT6 a frase seguinte: <u>“fora da constrição territorial, e no que se refere ao impacto no Contrato de Concessão, o Estado Português não está obrigado a modificar o Contrato de Concessão, nem a atribuir à concessionária qualquer compensação financeira, caso opte por uma solução dual que mantenha o AHD e outro Aeroporto (que, dentro dos leque das Opções analisadas pela CTI, seria necessariamente o Aeroporto de Santarém).”</u> Caso a CTI não introduza a frase acima indicada, o Relatório PT6 contém uma análise jurídica incorreta e, mais grave, ilegal por total falta de base legal ou contratual e por ser contrária ao</p>	

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
		princípio da concorrência.	
29	<p>No ponto 3.2.3.3. do Relatório PT6, a CTI refere que “A Alternativa do Concedente surge com o Termo de Opção, que extingue a opção de desenvolver o NAL pela Concessionária. O NAL, a partir deste momento, pode ser desenvolvido com terceiros ou com a Concessionária. <b>Esta hipótese não será abordada aqui porque, como veremos, factualmente não chegámos a esta fase</b>” (negrito nosso).</p>	<p>Esta análise da CTI, precisamente face aos factos está juridicamente incorreta e incompleta, na medida em que não pondera todos as situações jurídicas que atualmente devem ser equacionadas face ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL.</p> <p>Esta omissão do Relatório CTI condiciona a validade de toda a análise jurídica das Opções (com exceção das que envolvem o Aeroporto de Santarém).</p> <p>A este respeito, o Parecer PT6 está incompleto mesmo considerando o teor do Parecer B, na medida em que não realiza um enquadramento jurídico completo da situação, nem identifica todos os riscos para o Estado Português se vier a seguir o entendimento da CTI. Se o Estado Português seguir liminarmente a posição da CTI e o modo como juridicamente a CTI avaliou as Opções, o Estado Português corre o risco sério e efetivo de incumprimento do Contrato de Concessão, da legislação nacional e europeia da contratação pública e da concorrência.</p> <p><u>Em face do exposto, a CTI deve rever a análise jurídica que promoveu sob pena</u></p>	<p>A análise referida relaciona-se com os procedimentos contratuais vertidos no capítulo (e outras normas) expressamente referidas para a expansão aeroportuária da região de Lisboa.</p> <p>Mas o Relatório Síntese e o Parecer B são igualmente inequívocos ao sublinhar que, para além do limite territorial, o concedente não tem de dar preferência à concessionária.</p> <p><b>(cfr. p. 23/104 do Relatório; Parecer B, n.º 22)</b></p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
		<p><u>de potencializar que qualquer decisão administrativa ou política que o Estado Português venha a tomar com base no Relatório Preliminar seja ilegal.</u></p>	
34	<p>3.4.1. OE 2 (MTJ+AHD) à OE3 (CTA) e OE7 (VNO)</p> <p>A solução unitária implica a retoma do procedimento do NAL, porque estas opções estão dentro dos 75Kms:</p> <p>Em síntese, são riscos:</p> <p>a) temporais, quando há respeito do direito de preferência da concessionária;</p> <p>b) caso o concedente não observe o direito de preferência da concessionária, verificam-se riscos financeiros altos, uma vez que, em última linha poderá colocar-se o cenário da resolução do Contrato com as consequências financeiras inerentes;</p> <p>temporais, ainda que porventura menores do que os que decorrem da alínea a), no caso de violação do direito de preferência, porquanto haveria lugar a procedimento concorrencial se o Estado pretender um aeroporto da sua iniciativa, mas</p>	<p>Enormes riscos temporais e financeiros que não estão devidamente considerados no Relatório Preliminar, a começar pelos cronogramas das OEs 3, 6, 7 e 8.</p>	<p>a) riscos temporais: dentro dos 75km, o contrato implica o cumprimento dos procedimentos que podem, no limite, levar até mais de 5 anos a ter uma decisão (cfr. a ilustração do <b>Parecer B, ponto 4.5, p. 51</b>);</p> <p>b) se não for observado o direito de preferência, há incumprimento do concedente por violação do direito de exclusivo - <b>cfr. ponto 3.2.2 do Relatório Síntese e ponto 3.3 do Parecer B.</b></p> <p>“Nesse caso, a Concessionária teria direito à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato nos termos da respetiva cláusula 25.1.(c), desde que verificadas todas as condições contratuais aplicáveis, incluindo o Limite Mínimo para Acionar o Reequilíbrio.</p> <p>Dando-se o caso, porém, de este reequilíbrio “se revelar extremamente oneroso para o Concedente, este poderá resolver o [...] Contrato de Concessão, mediante uma notificação escrita à Concessionária com trinta (30) dias de antecedência” caso em que será devido pagamento de uma indemnização calculada nos termos previstos para a Resolução por Incumprimento do Concedente. (n.º 38)”</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	fora do Contrato. Terá de abrir um procedimento concursal, cuja tramitação implica tempo;		
38	2. Fora da constrição territorial, as opções OE4 e OE5 constituem opções com mais riscos contratuais, em termos financeiros, pela necessidade de modificação objetiva do contrato com fundamento na alteração da operação do AHD (OE4).	Não, porque na OE4 (STR e AHD) podem operar tecnicamente independentes.	<p>A operação de um aeroporto em Santarém (Opção dual, mas como <b>aeroporto complementar</b>), ainda que impacte negativamente na exploração do AHD, não constituirá fundamento suficiente para alicerçar um direito da ANA à reposição do equilíbrio financeiro (ainda que ela o venha provavelmente a invocar).</p> <p>Admitimos, porém que, caso o Estado venha a tomar medidas para assegurar uma gestão integrada em "modelo dual", venha então a ponderar modificações unilaterais ao contrato, caso em que essas medidas podem elas próprias constituir fundamento de um tal direito.</p> <p><b>Cfr. Conclusão B.3. do parecer</b></p>
38	Conclusões	<p>CTI se reger por critérios de isenção e de imparcialidade, sabe bem que na OE4, não é preciso alterar o Contrato de Concessão da ANA (o AHD fica a operar tal como está) e o Aeroporto de Santarém é financiado exclusivamente por privados sem qualquer encargo para o Estado Português ou para os contribuintes portugueses.</p> <p>Ao contrário do que escreve a CTI, na OE 4 não existem “mais riscos contratuais, em termos financeiros”, pelo que a redação do parágrafo 2. do ponto</p>	<p>A operação de um aeroporto em Santarém, como aeroporto complementar, ainda que impacte negativamente na exploração do AHD, não constituirá fundamento suficiente para alicerçar um direito da ANA à reposição do equilíbrio financeiro (ainda que ela o venha provavelmente a invocar). Mas, o facto de impactar no AHD leva necessariamente a alteração do contrato de concessão.</p> <p>Reafirma-se que o NAL apenas existe, com os procedimentos, tempo e consequências, dentro da constrição territorial.</p> <p>Para lá dos 75km, entende o PT6 que o concedente não tem obrigação de dar preferência à concessionária.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
		<p>3.7. deve ser necessariamente alterada.</p> <p>Relativamente ao risco de litigância por parte da concessionária caso venha a ser desenvolvida uma Opção fora do raio de 75km referido no Contrato de Concessão, a CTI, depois de referir que “Ainda que as conclusões da CTI sejam dirigidas apenas ao Governo, não se ignora a existência de diferentes entendimentos a propósito de alguns pressupostos que baseiam este Relatório”, não pode deixar de reconhecer que caso o Estado Português siga a posição da CTI de reconhecer à concessionária o direito ao NAL, tal situação poderá implicar igualmente litigância por parte das entidades que entendam que tal direito se extinguiu e que, no respeito pelo princípio da concorrência, o NAL já não pode ser atribuído diretamente.</p> <p>Daqui decorre que, quando no parágrafo 5. do ponto 3.7. a CTI refere que <i>“a opção mais garantística para o Concedente será a e fazer correr o procedimento de NAL e respetivos prazos, de forma a que seja possível aproximar-se do Termo de Opção”</i>, tal é juridicamente incorreto e, como acima já se justificou, conduzirá o Estado Português à prática de uma decisão ilegal, sindicável pelos Tribunais e pelas Autoridades de Concorrência</p>	

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
		nacional e europeia.	
48	O ponto 26), do Parecer D, assinala situações de desconformidade de algumas localizações (CTA e MTJ), “com o preconizado nos instrumentos de planeamento da política de recursos hídricos, envolvendo nomeadamente intervenções sobre margens e leitos de águas”.	Porque é que isto não é referido na componente ambiental? (PT4) A CTI faz uma opção seletiva das matérias sem qualquer critério objetivo.	O PT4 analisa um conjunto de condicionalismos ambientais, nomeadamente o número de linhas de água intercetadas bem como a sua extensão. Esta interseção pode envolver subseqüentes intervenções sobre margens e leitos de águas. Adicionalmente analisa também os riscos de inundações associados a cada opção estratégica. No Anexo II, é também visível a análise da sobreposição com áreas de Reserva Ecológica Nacional, que integra os cursos de água referidos acima.
50	I. Reserva Natural do Estuário do Tejo - Aplicável às OE 1, 2, 3 e 6.  Nos termos do Ponto 29) do Parecer D, “apesar de nenhuma das localizações estar integrada na área de intervenção do PORNET, para as localizações Montijo e CTA encontra-se prevista a realização das rotas aéreas sobrevoando a área protegida, o que poderá configurar uma situação de desconformidade daquelas localizações com o PORNET”	Porque é que isto não é referido na componente ambiental? (PT4) A CTI faz uma opção seletiva das matérias sem qualquer critério objetivo.	O PT4 utiliza a mesma metodologia e o mesmo tipo de informação no desenvolvimento das análises dos condicionalismos ambientais em todas as opções estratégicas.
52	4. D. Limitações de ruído <sup>118</sup>  São zonas particularmente sensíveis a ruído as localizações no	Corresponde à nossa análise.  Por exemplo, CTA tem Foros do Trapo a Sul e Santo Estevão (a vila em si e o	



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	AHD, MTJ e VNO (população e fauna).	aldeamento turístico) a Norte, bem maiores que as povoações potencialmente afetadas por STR. Porque é que isto não é referido na componente ambiental? (PT4)	
74	<p>5.4.2. A expropriação por OE</p> <p>De acordo com o Parecer D, são as seguintes as opções em que se coloca a questão das expropriações:</p> <p>b) CTA169: implicará, em princípio, a expropriação de uma única parcela de terreno particular, correspondente à Herdade de Vale Cobrão – área de 481 ha, correspondente a 14,2% da área total. Localizaram ainda um prédio rústico. Segundo o EIA disponibilizado, não se preveem expropriações adicionais.</p>	<p>Falta incluir as extensas expropriações para as vias de acesso, incluídas por exemplo no caso do Montijo e STR. O Parecer D está incompleto por não considerar todas as expropriações necessárias, pelo que a análise não reflete a realidade.</p> <p>Para o CTA, a CTI deveria ter também disponibilizado ao autor do relatório as EIAs de 2010 sobre acessos rodoviários (Alcochete Acessos RNT2184) e ferroviários (3A1 - Acesso Ferrov NAL - RNT2083).</p>	<p>“Dada a dimensão territorial das faixas de 3 km ao limite do polígono de implantação e dos cones de aproximação e saída de cada uma das localizações, bem como o grau de incerteza sobre os traçados das infraestruturas de acessos, a análise levada a cabo pela equipa do PT6 incidiu essencialmente sobre os polígonos de implantação da infraestrutura aeroportuária”</p>
76	<p>O quadro seguinte sintetiza a possibilidade de aplicação do instituto da desafetação de terrenos em função da localização:</p> <p>Domínio público ferroviário* • STR</p> <p>* “não resulta clara a existência de</p>	<p>Não há qualquer desafetação do domínio público ferroviário, o que consubstancia um erro objetivo.</p>	<p>O Parecer D confirma que há servidão ferroviária.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	um conflito” [ponto 225, d)		
80-81	<p>5.5. CONCLUSÕES</p> <p>Por razões de rigor e síntese, transcrevem-se as conclusões, no essencial, do Parecer D:</p> <p>6. Os referidos impactos variam nas diferentes OE, em função: (i) da estrutura e da titularidade da propriedade na localização em causa e respetiva área envolvente, bem como do grau de consolidação de direitos urbanísticos em tais áreas; e (ii) da existência de bens afetos ao domínio público e, em particular a específicos regimes dominiais:</p> <p>b. CTA: i) A OE implicará, em princípio, a expropriação de uma única parcela de terreno particular, correspondente à Herdade de Vale Cobrão (vide, Anexo III, ponto 3 do Relatório)</p>	<p>Falta incluir as extensas expropriações para as vias de acesso, incluídas, por exemplo, no caso do Montijo e STR. A CTI deve assegurar o princípio da igualdade nesta matéria.</p>	<p>Ver as fichas técnicas de MTJ, STR, CTA e VNO <b>do Parecer D</b></p> <p>Quanto às expropriações,</p> <p>Parecer D,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) MTJ - ficha técnica, pp. 242-243;</li> <li>b) CTA, ficha técnica, p. 322 ess.</li> <li>c) STR, ficha técnica, p. 404 e ss.;</li> <li>d) VNO, ficha técnica, p. 456 e ss.</li> </ul> <p>Quanto aos acessos, se forem feitos a partir de AE, o acesso ao aeroporto é feito pela concessionária</p>
93	<p>f) Solução dual com infraestrutura fora dos 75Km:</p> <p>r) não há obrigação de dar preferência ao concessionário, pelo que não haveria</p>	<p>Não haveria lugar a modificação objetiva do contrato de concessão na OE4. É grave que se diga sempre o mesmo ao longo do Relatório Preliminar.</p>	<p>Já foi explicado.</p> <p>Quanto à modificação, em solução dual, a operação de um <b>aeroporto complementar</b> em Santarém, ainda que impacte negativamente na exploração do AHD, não nos parece constituir fundamento suficiente para alicerçar um direito da ANA à</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	<p>responsabilidade contratual;</p> <p>s) não haveria direito a reequilíbrio financeiro, mas requer uma articulação de gestão e, nessa circunstância, poderia haver lugar a modificação objetiva do contrato – risco de gestão e eventual risco financeiro com a modificação.</p>		<p>reposição do equilíbrio financeiro (ainda que ela o venha provavelmente a invocar).</p> <p>Admitimos porém que, caso o Estado venha a tomar medidas para assegurar uma gestão integrada em "modelo dual", venha então a ponderar modificações unilaterais ao contrato, caso em que essas medidas podem elas próprias constituir fundamento de um tal direito.</p> <p><b>Cfr. Conclusão B.3. do parecer B</b></p>
94	<p>Tabela - OE 4</p> <p>Risco financeiro: Apenas se houver lugar a modificação por ajustamentos de gestão</p> <p>Risco de gestão:</p>	<p>Discordamos do "Risco de gestão" da tabela, na medida em que STR e AHD podem ter operação Dual tecnicamente independente.</p>	<p>Já foi esclarecido que a CTI entende que, no contexto da RCM, apenas fará sentido a manutenção da atividade aeroportuária materialmente pública.</p> <p>A operação de um aeroporto em Santarém, como <b>aeroporto complementar</b>, ainda que impacte negativamente na exploração do AHD, não nos parece constituir fundamento suficiente para alicerçar um direito da ANA à reposição do equilíbrio financeiro ainda que ela o venha provavelmente a invocar).</p> <p>Admitimos porém que, caso o Estado venha a tomar medidas para assegurar uma gestão integrada em "modelo dual", venha então a ponderar modificações unilaterais ao contrato, caso em que essas medidas podem elas próprias constituir fundamento de um tal direito.</p> <p><b>Cfr. Conclusão B.3. do parecer B</b></p>
94	<p>Tabela - OE 5</p> <p>Risco financeiro: Poderia haver por causa do fecho</p>	<p>Este cenário só pode realisticamente acontecer por acordo entre as partes, delimitando o risco financeiro.</p>	<p>Já foi esclarecido que a CTI entende que, no contexto da RCM, apenas fará sentido a manutenção da atividade aeroportuária materialmente pública.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	<p>do AHD Risco temporal: Procedimento concursal</p> <p>Risco de gestão: Sim por causa do fecho do AHD</p>	<p>Discordamos do risco de "Procedimento concursal", que só existiria se o Estado Concedente se quisesse "apropriar" do projeto</p> <p>STR.</p>	<p>A operação de um aeroporto em Santarém, como <b>aeroporto complementar</b>, ainda que impacte negativamente na exploração do AHD, não nos parece constituir fundamento suficiente para alicerçar um direito da ANA à reposição do equilíbrio financeiro ainda que ela o venha provavelmente a invocar).</p> <p>Admitimos porém que, caso o Estado venha a tomar medidas para assegurar uma gestão integrada em "modelo dual", venha então a ponderar modificações unilaterais ao contrato, caso em que essas medidas podem elas próprias constituir fundamento de um tal direito.</p> <p><b>Cfr. Conclusão B.3. do parecer B</b></p>
98	<p>Qualquer nova infraestrutura aeroportuária que se venha a situar para lá do raio de 75 km do AHD (limite de localização e não de influência, no nosso entendimento, que pode ser contestado) pode ser atribuída ou</p> <p>desenvolvida, fora do quadro do Contrato de Concessão, sem necessidade de articulação ou negociação prévia com a ANA e sem que isso, só por si, implique responsabilidade contratual do Estado ou atribua à Concessionária um direito à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato.</p>	De acordo.	

### 3.2 Contributos ao teor dos Anexos do Relatório Ambiental Preliminar

#### 3.2.1 Contributos relativos ao PT1 – Estudos de Procura Aeroportuária e nos Acessos Terrestres – Relatório Síntese Documento: PT1\_Anexo 1 - Estudo da evolução histórica AHD

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>Comentários gerais:</p> <p>Essencialmente um repositório de informação coligida da ANA, indicada como fonte em praticamente todos os gráficos e tabelas.</p>	

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
16	Figura 24 - Número médio de passageiros por voo no AHD considerando os países que pertencem ou não ao espaço Schengen (2012-2022)	<p>Os números reais de passageiros por avião não são consistentes com o gráfico.</p> <p>No global foram 134 Pax/ATM em 2018 e 142 em 2019. O gráfico aponta para valores mais baixos. Os valores indicados pela CTI não estão justificados.</p>	Não se entende a dúvida. Não há qualquer discrepância entre a informação do gráfico e os que apresentam.

Documento: PT1\_Anexo 2 - Projeção da procura aeroportuária agregada

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>Comentários gerais:</p> <p>Não encontramos a análise da real procura reprimida (pedidos de slots de companhias aéreas não declinados por falta de capacidade). Exercício baseado em estatísticas globais "Top Down", sem o complementarem com uma análise fina "Bottom Up" das companhias aéreas.</p> <p>A CTI ignora o estudo da ALG que incluía uma análise minuciosa Bottom Up das companhias aéreas, disponibilizado pela Magellan 500 à CTI. Não se compreende por que razão a CTI não considera a informação disponibilizada pela Magellan 500 para STR (elaborada por entidades reputadas na matéria) e opta por utilizar informação menos completa.</p>	

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
6	Tabela 1 - Taxas de crescimento indicadas para as diferentes organizações para o período 2019-2050	<p>A CTI usa taxas de crescimento que incluem economias emergentes ou de forte crescimento, e não da região e eixos específicos onde Portugal se insere.</p> <p>Levando a uma sobrestimação das previsões de crescimento da procura.</p>	Não é verdade. Os valores utilizados são as do continente europeu e sudoeste da Europa.
10	<p>Após uma análise cuidada dos valores apresentados por cada uma das entidades internacionais referidas, decidiu-se considerar uma perspetiva que junta duas dessas séries de valores, produzidas por duas organizações públicas intergovernamentais (Eurocontrol, com níveis mais modestos de crescimento, e ICAO, com crescimentos mais robustos).</p> <p>A curva central adotada neste relatório para a projeção da procura de passageiros no Aeroporto de Lisboa (assumindo não haver mudança da sua localização), foi obtida com base nas curvas “Eurocontrol base” e “ICAO alto”</p>	A CTI adota uma estimativa tendencialmente otimista "Cenário central" entre a projeção “ICAO Alto” e a “Eurocontrol Base”, sem explicar o racional da “análise cuidada” e a fundamentação que suporta a mesma.	Por favor releiam as páginas anteriores, onde são discutidas as diversas estimativas de crescimento de tráfego aéreo e que fundamentam a opção tomada.



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
14	<p>7v. Uma questão muito relevante do ponto de vista da aceitabilidade popular e política é a relação entre o número de turistas e o número de habitantes numa cidade ou região.</p> <p>O valor do mesmo indicador para Lisboa aumentaria 2,60 (= 2,71/1,04) vezes para corresponder a esse tráfego aéreo. Esse aumento corresponde a um índice de quase 15, entre os valores atuais de Reykjavik (16) e Florença (13).</p>	<p>Na realidade, adotando a Projeção Central, e uma população na AML de 3 M de residentes, estaremos a falar de um índice de 27 em 2050. Colocar-nos-ia no topo, ao nível atual de Dubrovnik. E à frente de Veneza, Bruges, Rhodes, Florença, e Heraklion, todas cidades menores essencialmente turísticas.</p> <p>Seria mais do dobro da Amsterdão atual, onde ademais o turismo não tem tanto peso nas viagens.</p> <p>Conclusão: também neste índice a previsão de tráfego parece excessiva.</p>	<p>Como foi referido anteriormente, não se conhecendo a formulação de cálculo do índice, procedeu-se a uma extrapolação que confirma a situação de 15 e não de 27, como aqui é referido ou de 22, como no comentário ao relatório Técnico Complementar.</p>
15	<p>vii. Vale também a pena fazer um benchmark do rácio entre passageiros/ano no aeroporto e o número de habitantes, comparando para o ano de 2019 (a nível de áreas metropolitanas) Lisboa com outras cidades que também têm aeroportos com importante função de hub – Hong Kong, Singapura, Amsterdão, Copenhague e Zurich. Como se pode ver na Tabela 6, Lisboa situa-se atualmente um pouco acima de Hong Kong, mas bem abaixo dos outros hubs europeus, e em especial muito abaixo de Amsterdão, que tem um rácio quase 5 vezes maior.</p> <p>Com a projeção de tráfego aéreo apresentada para 2050, Lisboa ainda estaria em níveis cerca de 50% acima dos atuais de Copenhague e Zurich (que também estão a crescer), e com um rácio cerca de</p>	<p>Ao usar fontes dispare, a Tabela 6 usa critérios díspares: compara a urbe alargada para Lisboa (AML), com os núcleos urbanos para por exemplo para Amsterdão e Copenhague.</p> <p>Por isso os rácios para aquelas cidades são tão maiores que os valores do site Holidu utilizado no ponto v. anterior.</p> <p>Logo, não são uma boa base de comparação.</p> <p>Já que deduziram a % de tráfego em trânsito, deveriam também tê-lo feito para passageiros Inbound (não residentes) Vs. Outbound (residentes), já que só os primeiros são potencial</p>	<p>Confessamos não entender a questão. Há sempre uma dificuldade de comparar os valores dos núcleos urbanos em causa pois, como todos sabemos, as diferentes formas de organização administrativa e territorial condicionam a recolha de informação disponível pelos sistemas estatísticos nacionais.</p> <p>Assim, este é sempre a melhor aproximação à realidade para o objetivo em causa.</p> <p>Mais uma vez se realça que o peso dos passageiros residentes no tráfego total do AHD é de 31%.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>2 vezes inferior ao atual de Amsterdão.</p> <p>Tabela 6   Comparação de Pax/ano e % em trânsito entre aeroportos selecionados</p>	<p>carga turística.</p>	
19	<p>i. No caso de CTA (Campo de Tiro de Alcochete), uma nova ligação da A12 à A13 correndo a sul do CTA, com um nó de acesso ao aeroporto a cerca de 1,6 km do terminal, e adicionalmente uma ligação entre o novo nó do aeroporto com a N118 a poente do CTA.</p>	<p>Então e a ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km; e IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km, constantes no EIA de 2010?</p> <p>Verifica-se uma omissão na análise dos factos.</p>	<p>Como foi respondido anteriormente.</p> <p>Nas ligações ao CTA, apresenta-se a proposta base, com uma extensão de cerca de 24 quilómetros, e propõe-se uma proposta variante, com cerca de 27 quilómetros. Esta proposta variante permite a ligação à A13 (Este), à N118 (Oeste), à N119 (Norte) e ao IC3, retificando o traçado da N118 (duplicação) e, conseqüentemente a toda a Rede Rodoviária “adjacente”, designadamente A12 e N4.</p>
19	<p>ii. No caso de STR (Santarém) ... adicionalmente é ainda considerada uma nova ligação até à N3, que melhorará o acesso de populações mais próximas e providenciará uma alternativa não portajada, melhorando as opções para ligação a Santarém e Torres Novas</p>	<p>Parecem não se ter debruçado sobre, ou ignorado, o projeto de acessibilidades rodoviárias de STR.</p> <p>A ligação à N3 já existe.</p> <p>Confirma a tendência de</p>	<p>Nos elementos apresentados não se verifica qualquer ligação direta à N3 mas apenas pela atual N365-4.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	.	desconhecimento e análise incorreta do projeto de STR, apesar de toda a informação ter sido providenciada.	
23	Tabela 8 - Resultados da alteração de procura de residentes no ano base para cada uma das localizações alternativas	Resultados profundamente influenciados pela defeituosa definição das zonas de influência, conforme a Secção 2 da presente pronúncia.	Não há aqui nenhuma relação com zonas de influência. Como explicado na página 21 e 22 do relatório, foi considerada a deslocação da nova localização face ao AHD, de igual forma para todas as OE unipolares.

Documento: PT1\_Anexo 3 - Projeção da procura aeroportuária com constrangimentos

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
15	Tabela 7 - Retenção de passageiros em trânsito para as diferentes opções duais Tempo de acesso ao AHD (min)	55 minutos para Santarém? Terá shuttle ferroviário desde o primeiro dia, serão 30 minutos mais 5 minutos de metro.  22 minutos para o Montijo quando a própria ANA diz 30?  E CTA e VNO assumem que a linha de AV já estará disponível desde o arranque da operação, em 2030 e	Não há qualquer promoção para a desvalorização de qualquer umas das OEs consideradas.  A operação dual implica a transferência de alguns dos passageiros em trânsito, tendo-se assumido os tempos de ligação rodoviária para todas as OEs.

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		<p>2033 (2ª pista)?</p> <p>A CTI promove uma análise errada que prejudica STR.</p>	
20	<p>3.2.1. INDICADORES RELATIVOS ÀS OPÇÕES X (UNIPOLARES)</p> <p>Nas tabelas seguintes apresentam-se os indicadores para as opções X, isto é, para as opções em que o AHD é assumido como aeroporto em fase de desativação, encerrando a sua operação no ano em que o novo aeroporto tem a sua segunda pista em operação plena</p> <p>Recorde-se que, em todas as opções deste grupo, o AHD deixa de operar quando abre a operação da segunda pista do novo aeroporto.</p>	<p>Os estudos de procura atendida e não atendida assumem encerramento do AHD com a abertura da 2ª pista: CTA: 2031; VNO: 2033</p> <p>E são baseados nos tempos de transporte com AV, 3TT, etc.</p> <p>Estes prazos não são realistas nem consistentes com o Plano Ferroviário Nacional, sendo inexecutáveis.</p>	<p>O que foi considerado nesta avaliação foi o desenvolvimento mínimo das redes de serviço ao novo aeroporto, cenário base, conforme Relatório P1_anexo 4, e não o cenário de Expansão (cf. Relatório P1_anexo 4, páginas 12 e 13).</p>
21-22	<p>Relativamente à procura não atendida, na Figura 7 é apresentado o total de procura não atendida para cada uma das opções deste grupo, com explicitação das quatro causas desse não atendimento: perda por falta de capacidade, perda de procura devido à realocação, perda por trânsito dual e perda por legado da asfixia. Como é óbvio, não há perda por trânsito dual para estas soluções unipolares logo que fecha o AHD.</p>	<p>Conceito de “procura não atendida” teórico, relativamente a um ideal de crescimento irrestrito do AHD, com base nas suposições também teóricas de tráfego, devido a 4 causas: perda por falta de capacidade, perda de procura devido à realocação, perda por trânsito dual e perda por legado da asfixia.</p> <p>Procura não atendida deveria ser tão real quanto possível, baseada</p>	<p>Questão já respondida anteriormente.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		<p>em pedidos de slots recusados, e sua previsão futura.</p> <p>Sem esta análise técnica o Relatório CTI é uma visão excessivamente teórica (com o risco de inexecutabilidade).</p>	
34	<p>No caso das ligações com o Porto admitiu-se a manutenção de apenas 25% dos voos atuais, que ficam associados à função de alimentação do hub (como sucede, por exemplo, nos voos entre Bruxelas e Paris), enquanto para o caso das ligações com Madrid – em que o tempo das ligações mais rápidas já decididas não vem abaixo das 5,5 horas – admitiu-se que se manteriam 75% das ligações atuais.</p>	<p>Vai contra a tendência na EU (que virá provavelmente a tornar-se em diretiva) de banir voos entre destinos com ligação ferroviária de duração menor de 2H30.</p>	<p>Não se entende este comentário. Não se conhece nenhuma grande cidade, tirando o Porto, que possa estar a menos de 2h30m de Lisboa em ligação ferroviária. Por outro algumas ligações na Europa, onde foram suprimidas ligações aéreas, foram parcialmente retomadas para servir passageiros em trânsito no aeroporto hub.</p>
35	<p>Os impactos destas reduções em ligações curtas são integralmente transpostos para os voos intercontinentais.</p>	<p>Afirmção com base em quê? Porque não ligações europeias?</p> <p>As slots livres têm de ser alocadas aos pedidos das companhias aéreas, de acordo com as regras de assignação.</p> <p>A CTI faz uma análise que está desconforme com as regras de funcionamento do setor.</p>	<p>De facto os slots são pedidos e depois assignados às companhias, de acordo com os critérios definidos. De qualquer das formas, esta opção não favorece nem prejudica nenhuma das opções.</p>

Documento: PT1\_Anexo 4 - Projeções da procura nos acessos terrestres

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
12-13	<p>O Cenário Base inclui as redes e serviços já existentes nos vários modos e as adições correspondentes a investimentos já decididos e com programação financeira, mais um pequeno número de ligações a cada uma das opções para o novo aeroporto, ainda não definidas, mas inevitáveis face à solicitação que essa nova peça do sistema representa.</p> <p>Genericamente, admitiu-se, no Cenário Base, que haveria serviço ferroviário no aeroporto em todas as opções (tal como proposto pela PT3 deste projeto):</p> <p>STR (sobre a Linha do Norte, quadruplicada até Castanheira do Ribatejo), CTA, MTJ e VNO (sobre a Linha do Alentejo, através da consideração de uma linha de passagem no CTA, de um ramal no MTJ, e de uma ripagem no VNO), com 3 serviços/hora em direção a Lisboa e 2 serviços/hora no sentido oposto.</p>	<p>O que diz o Plano Ferroviário Nacional?</p> <p>“Ao longo do Plano, distinguem-se três categorias de maturidade:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Em execução, correspondendo a intervenções já em curso no âmbito do programa de investimentos que está em fase de conclusão até ao final de 2023;</li> <li>• Em projeto, correspondendo aos investimentos inscritos no PNI 2030 e já com ações em curso com vista à sua execução até 2030;</li> <li>• Em planeamento, correspondendo à rede de infraestruturas e serviços que constitui o objetivo final do Plano Ferroviário Nacional;</li> </ul>	<p>Esta informação foi dada pelas Infraestruturas de Portugal.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
	<p>O Cenário de Expansão contém todas as componentes do Cenário Base mais um conjunto de infraestruturas e serviços já anunciados e largamente consensuais, nomeadamente a rede de Alta Velocidade Ferroviária, com as adaptações apresentadas pela Infraestruturas de Portugal, I.P. para o caso de cada uma das localizações de aeroporto em estudo, e a Terceira Travessia do Tejo (TTT), na sua componente ferroviária, considerada por todas as autoridades de transportes e de planeamento territorial como peça indispensável do sistema de mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa, independentemente da construção ou não do novo aeroporto, e da sua localização.</p>	<p>Não havendo um horizonte temporal específico para a conclusão da implementação do PFN, toma-se 2050 como prazo indicativo". STR: Linha do Norte, quadruplicada até Castanheira do Ribatejo estava no Ferrovias 2020 e PNI 2030, e está em fase de projeto.</p> <p>Serviço ferroviário ao MTJ não consta de qualquer plano.</p> <p>AV para Sul está no PFN sem horizonte temporal: toma-se 2050 como prazo indicativo. "Anel" de AV Poceirão-CTA-Carregado não está no PFN.</p>	
22	<p>Tabela 1 - Número de freguesias, número de concelhos e área de tecido edificado por classe de distância a partir de cada localização em estudo</p>	<p>Esta tabela demonstra bem o que afirmamos ao longo desta pronúncia: que STR se localiza numa zona populacional e económica muito mais densa que CTA e VNO, que não foi refletido nas zonas de influência pela sua defeituosa definição.</p>	<p>Não se pode deduzir isso da leitura deste quadro. Deverão ser lidas mais atentamente as Tabelas 8 a 11 do Relatório PT1_Anexo 2.</p> <p>Como é referido nesse Relatório, a distribuição territorial da procura para cada uma das localizações e cada um dos segmentos de procura foi calculada com base apenas em indicadores estatísticos concelhios da população, índice de poder de compra, alojamento turístico VAB per capita ponderado pelos setores económicos mais expostos ao exterior e no tempo de acesso rodoviário a esse concelho, na sequência da excelente calibração obtida para esses modelos na distribuição distrital dos</p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
			<p>passageiros do AHD. Esses modelos não usaram o conceito de “zonas de influência”, tendo tratado a variável tempo de acesso de forma contínua, com as curvas de degradação que constam da Figura 10.</p> <p>A referidas tabelas 8 a 11 mostram bem quais as captações distritais de cada localização para cada um dos segmentos de procura.</p>
34	<p>4.1.1.1. REDE RODOVIÁRIA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>No caso de CTA (Campo de Tiro de Alcochete), a proposta base da PT3 contempla a criação de uma nova ligação da A12 à A13 correndo a sul do CTA, com um nó de acesso ao aeroporto a cerca de 1,6 km do terminal, e adicionalmente uma ligação entre o novo nó do aeroporto com a N118 a poente do CTA</li> </ul>	<p>Então e a ligação da EN 4 ao CTA: cerca de 6,5 km; e IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km, constantes no EIA de 2010?</p>	<p>Já respondido anteriormente</p>
38	<p>Tabela 8 - Número de concelhos com serviços de CF convencional e de extensão last-mile para o cenário base, apartir de cada localização de aeroporto para o cenário base</p>	<p>Questão: consideraram a cobertura ferroviária assegurada via Linha de Cintura e Linha do Sul até Setúbal, conforme projeto apresentado à CTI?</p>	<p>A TISpt, s.a., consultor da PT1, reconhece ter cometido um lapso ao não incluir nas suas análises as ligações ferroviárias que virão a ser possíveis entre as linhas de longo curso servindo a Gare do Oriente e a linha suburbana Lisboa – Setúbal (atualmente operada pela Fertagus), na sequência da quadruplicação da linha de cintura entre Roma-Areeiro e a Gare do Oriente.</p> <p>Essa omissão conduziu a estimativas enviesadas da repartição modal nos acessos terrestres a STR com sub-valorização da</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
			<p>quota do modo ferroviário em cerca de 8%, e sobrevalorização dos modos rodoviários, em cerca de 6% para o transporte coletivo e cerca de 2% para o transporte individual. Após correção dos dados, os cálculos foram refeitos e são apresentados nas versões revistas do relatório 4 desta PT e nos anexos correspondentes.</p>
38	<p>No caso de STR a evolução do número total de serviços viáveis entre 2036 (51) e 2050 (31) justifica uma menção especial. A causa desta redução tem a ver com o facto de haver um número considerável de trabalhadores do AHD que residem em concelhos a mais de 25 km de STR e com ligação ferroviária direta à estação do aeroporto. Esse número ajuda a viabilizar um conjunto de ligações last-mile em 2036, mas o processo geral de deslocação gradual das residências dos trabalhadores para um raio máximo de 25 km do aeroporto reduz a procura para esses concelhos (mais que o correspondente ao aumento do número de passageiros do transporte aéreo), tornando algumas dessas ligações last-mile inviáveis por não atingirem o limiar de procura para a sustentabilidade económica.</p>	<p>Carece de qualquer lógica.</p> <p>Então são só os trabalhadores que justificam os serviços ferroviários?</p> <p>E os residentes que viajam? E o acréscimo de população entre os polos económicos STR-Lisboa? E os nómadas digitais? Etc.</p>	<p>O que aqui foi considerado foi a definição de um limiar para o início de operação do serviços de last-mile para ligação ao transporte ferroviário. O relatório é claro ao referir que apenas foram considerados os serviços que fossem economicamente viáveis sem subsidiação. Essa viabilidade decorre da procura para os ditos serviços, que agrega quer trabalhadores quer passageiros. Por isso, não são apenas os trabalhadores que fazem justificar o serviço, mas sim a soma destes e dos passageiros. Todas as localizações foram tratadas de forma idêntica, mas são afetadas de forma diferente consoante a parte dos trabalhadores atuais do AHD que residem em concelhos de potencial serventia ferroviária dessa localização. No caso de STR, essa situação é crítica, como é explicado na página 38.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
41	Tabela 13 - Distâncias rodoviárias médias dos passageiros do transporte aéreo por localização (km, média de todas as opções em que participa, todos os anos)	<p>STR apenas mais 20 Km em média que CTA, e menos 9 Km que VNO.</p> <p>É bom de manter isto em mente em todas restantes análises do Relatório Preliminar:</p> <p>Tempos de acesso, pegada carbónica, etc.</p>	Não se entende o comentário, nem a sua relevância.
47	Tabela 19 - Tráfego rodoviário ligeiro induzido pelo sistema aeroportuário da região de Lisboa na travessia do estuário do Tejo em Lisboa, em veículos ligeiros/dia para o cenário base	<p>Tráfego médio Vasco Gama 2022: 65.638 veíc/dia (Fonte: Pordata)</p> <p>Previsões CTA tráfego adicional:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2036: 25.353 + 5% pesado (conforme parágrafo antecedente) = 26.621 = acréscimo de 41%</li> <li>• 2050: 31.692 + 5% pesado = 33.277 = acréscimo de 51%</li> </ul>	Na página 46 é colocada a questão da necessidade de aumento da capacidade de atravessamento rodoviário do Tejo em Lisboa.
48	Tabela 20 - Nº de comboios/h para Pax TC pesado em 2036 (cenário base)	<p>Santarém sem ligação ferroviária a Setúbal?</p> <p>É o único que tem, e desde o primeiro dia, via Linha de Cintura / Setúbal.</p> <p>2 comboios por hora em 2036?</p> <p>3 por hora em 2050 e 2074?</p> <p>O projeto de ligação ferroviária apresentado pela Magellan 500 prevê cadências bem maiores. Por favor, considerá-lo.</p>	Por informação da Infraestruturas de Portugal, apenas será possível realizar mais três comboios por hora.

3.2.2 Contributos relativos ao PT2 – PACARL – Plano de Ampliação da Capacidade Aeroportuária da Região de Lisboa – Avaliação Ambiental Estratégia

Documento: PT2\_Anexo 1 - Análise de Ventos

Comentários gerais:

Comentários / questões veiculadas pelas Flare, consultor internacional da Magellan 500:

Item	Documento	Pg.	Comentário FLARE	Respostas da CTI
1	PT2_Anexo 1 - Análise de Ventos	p.12	<p>Não é feita qualquer referência à localização da estação e às suas condições de certificação.</p> <p>Não é feita qualquer referência à distribuição sazonal ou horária das amostras obtidas em cada estação meteorológica.</p> <p>Isso pode enviesar significativamente o resultado da análise se as amostras em cada local corresponderem a diferentes estações do ano</p>	<p>Os dados foram disponibilizados pelo Instituto Português do Mar e Atmosfera (IPMA), de acordo com a rede de monitorização instalada a nível nacional. A base de dados inclui medições frequentes, numa base anual, num determinado período de tempo.</p>
2	PT2_Anexo 1 - Análise de Ventos	p.18	<p>O número de observações na tabela apresentada parece não corresponder ao gráfico apresentado na pág. 15 Na p.15 o maior número de observações com intensidade &gt;10 m/s é mostrado na direção 320-340°, enquanto na p.18 mostra que o número de observações ultrapassando os valores-limite corresponde às direções 200- 220°</p> <p><b>Os dados utilizados para o cálculo do fator de usabilidade são solicitados para validação.</b></p>	<p>Confirma-se que na Figura 11 (gráfico referido) os ventos predominantes estão na direção 320-340° (Santarém). Na Tabela 1, os ventos mais intensos estão na direção 280 – 340°, portanto coincidente com a Figura 11 (Santarém), pelo que não há discrepância</p> <p>Como já foi dito os dados são oficiais, provenientes do IPMA</p>

Item	Documento	Pg.	Comentário FLARE	Respostas da CTI
3	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	p.19	<p>O número de observações para Alcochete é ~5 vezes inferior ao das restantes alternativas, limitando assim a sua representatividade quando comparado com as restantes alternativas.</p> <p>690 observações (horárias ou 15 min) para Alcochete num período de 3 anos (2021-2023) correspondem a menos de uma observação por dia (0,63 observações por dia), limitando assim a representatividade da amostragem a condições muito particulares.</p> <p>A análise realizada para o projeto de Santarém pelos patrocinadores do projeto baseado na estação aeroportuária de Tancos para o período 1990-2009 incluem mais de 12.500 amostras</p>	<p>É correta a interpretação, mas são esses os dados disponíveis no IPMA</p> <p>A estação de Tancos está afastada do local de implementação do aeroporto, nas OEs4 e 5, tal como apresentado pelo proponente, distando cerca de 20Km</p>
4	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	p.17	<p>É necessária confirmação para garantir que a velocidade do vento (m/s) indicada na Tabela 1 corresponde à componente perpendicular do "vento obliquo" e não à velocidade do "vento obliquo" antes de aplicar o cálculo para estimar a velocidade do vento cruzado (velocidade do vento x SIN (orientação das pistas vs ângulo da direção do vento))</p> <p>As observações que se situam fora dos intervalos aceitáveis são aquelas cuja componente perpendicular da velocidade do vento (vento cruzado) é superior aos 10 m/s e não aquelas em que a velocidade do vento é superior a 10 m/s antes do cálculo da componente perpendicular.</p> <p><b>Além disso, são solicitados valores reais com duas casas decimais para a velocidade do vento em cada direção devido à criticidade do limiar de 10,28 m/s.</b></p>	<p>Confirma-se que os valores inscritos na Tabela 1 se referem à intensidade de vento oblíquo, tal como está escrito no anexo 1 do PACARL. Os dados utilizados são os oficiais fornecidos pelo IPMA</p>

Item	Documento	Pg.	Comentário FLARE	Respostas da CTI
5	PT2_Anexo 1 - Análise de Ventos	p.19	Concluir que a usabilidade de uma alternativa com tamanho amostral quase ~5 vezes menor (abaixo de uma observação diária) é comparável ao resto das alternativas levanta dúvidas significativas sobre a robustez da amostra de dados usada para a análise de um componente tão crítico (primordial), como afirmado na p.2 do relatório	Conforme já se disse no Anexo 1, e já se repetiu várias vezes, a amostra disponível é a oficial fornecida pelo IPMA
6	PT2_Anexo 1 - Análise de Ventos	Geral	<p>Não é efetuada qualquer avaliação da componente de vento de cauda para as alternativas em análise. Esta componente afigura-se relevante para Vendas Novas e Alcochete a operar na configuração sul e poderá modificar os resultados/conclusões da análise devido aos riscos de segurança derivados para aterragem/descolagem nessas configurações.</p> <p>Esta consideração poderia também limitar a capacidade das pistas, uma vez que estas configurações podem não ser utilizadas durante períodos em que os componentes de vento de cauda estão acima dos limites máximos aceitáveis estabelecidos pelo fornecedor ATS (geralmente em 5 kts para alteração da configuração das pistas) ou pelo fabricante (geralmente em 10-15 kts), que mostram uma maior frequência de ocorrência em Alcochete na configuração sul.</p>	Analisando a Tabela 2, pg 18 do Anexo 1 do PACARL, o impacto do vento de cauda é limitado em todas as alternativas.
7	PT2_Anexo 1 - Análise de Ventos	Geral	A ICAO recomenda que os dados sejam utilizados com um período não inferior a cinco anos e que as observações utilizadas sejam feitas pelo menos oito vezes por dia e espaçadas em intervalos de tempo iguais	Confirmamos que essa é a recomendação da ICAO. Mas não há dados para as localizações das OEs avaliadas

Item	Documento	Pg.	Comentário FLARE	Respostas da CTI
8	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	Geral	A OACI afirma que deve ser realizado um estudo sobre a fraca visibilidade e/ou o baixo limite máximo de nuvens. Esta análise não está contemplada nos relatórios de avaliação das pistas.	Comentário não relacionado com análise de ventos, nem mesmo com uma avaliação estratégica. Esses estudos deverão ser realizados em sede de projecto de execução

Documento: PT2\_Anexo 2 - Capacidade e Dimensionamento

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
22	Tabela 5 - Usabilidade das localizações analisadas	Ver inputs da Flare a propósito do PT2_Anexo 1 - Análise de Ventos.	Comentários inseridos nos comentários da Flare a propósito do PT2_Anexo 1
44	Quadro 13 - Áreas NAL para cada OE	As áreas de STR não conferem com os valores do projeto Magellan 500.	As áreas indicadas pela CTI no Quadro 13 correspondem ao mínimo necessário para o número de pistas considerado

Documento: PT2\_Anexo 3 - Carga Aérea

Comentários gerais:

Comentários/questions	Resposta da CTI
2	No PACARL a análise que foi feita visou apenas projetar espaços necessários com base nas atuais necessidades e estimando os futuros espaços necessários de acordo com projeções internacionais de carga aérea.



	No âmbito do PACARL não são feitos estudos de procura de carga aérea
--	--

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
15	Assim, para efeitos de pré-dimensionamento do futuro aeroporto de Lisboa poderá ser considerado uma estimativa da área de terminal entre os 43 mil e os 145 mil metros quadrados.	Conforme explicado à CTI durante o a visita ao site a 8 março, estão identificadas nas zonas adjacentes ao site áreas adicionais para carga múltiplas vezes maiores que estas necessidades estimadas, em caso de necessidade e de sucesso na atração de um ou mais operadores internacionais de carga aérea.	O comentário da Magellan não se entende, pois não contraria o que está no relatório da CTI

Documento: PT2\_Anexo 4 - Cronograma de Execução das Opções Estratégicas

Comentários gerais:

Comentários/questões	Resposta da CTI
<p>Tempos de implementação unilateralmente inflacionados pela CTI para STR</p> <p>Tempos otimistas, com não-inclusão de diversos aspetos, especialmente para CTA, também para VNO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comentário recorrente sem fundamentação. A CTI produziu análise independente, 100% transparente, com detalhes escrutináveis</li> </ul>

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
6	OE3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nenhum tempo para o processo do NAL conforme o contrato que concessão, que implica, de acordo com o estudo jurídico deste mesmo relatório preliminar (PT6_Anexo B - Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão), um prazo contratual de até 58 meses? (em vez dos apenas 12 meses previstos para o projeto).</li> </ul>	<p>O Cronograma da CTI assume o momento zero, como o momento da decisão do governo, portanto após o período de negociação com o concessionário</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Concurso e contratação pública (mais eventuais processos de contestação, etc.) só em 9 meses?</li> <li>Tempo para desminagem do CTA: onde está? O EIA de 2010 assignava-lhe 18 meses</li> <li>Expropriações: Herdade do Vale Cobrão e acessos (estão no Montijo) - onde estão?</li> <li>Único com projeto de execução e AIA+RECAP sobrepostos, supostamente com base na existência do EIA de 2010. Mas a CTI não estudou variações que estão plasmadas em diversas partes do Relatório Preliminar, e que obrigarão a reformular esse EIA mais profundamente?</li> <li>Tempos encurtados para Projeto e RECAPE, provavelmente assumindo que se aproveita o EIA de 2010 ... mas, mais uma vez, a CTI não modificou esse projeto? E não se considerou que aquele já não está atual em múltiplos aspetos?</li> </ul>	<p>Foi confirmado com a FAP que o CTA não necessita de desminagem, o campo é desminado após cada exercício</p> <p>As expropriações podem não necessitar de nenhum prazo, caso a utilidade pública seja declarada. Este prazo corresponde a uma folga nos cronogramas que se reflecte de igual forma em todas as OEs, por forma a não influenciar a comparação entre OEs,</p> <p>Devido a essa folga, AIA e RECAP foram otimizados e considerados também idênticos para todas as opções</p>
7	OE4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tempo de concurso redundante: consórcio privado, concurso mais expedito e feito ao longo do processo até às expropriações.</li> <li>Construção Fase 1: máximo 36 meses, e não 51 (o que foi comunicado formalmente à CTI foi 30 meses).</li> <li>Tempo máximo total reduz-se, pois, para 69 meses, com abertura em 2030.</li> </ul>	<p>Tratando-se do NAL, não se pode considerar iniciativa privada, terá sempre de considerar-se uma concessão, conforme foi devidamente explicado no PT6</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
8	OE5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo de concurso redundante: consórcio privado, concurso mais expedito e feito ao longo do processo até às expropriações.</li> <li>• Construção Fase 1: máximo 36 meses, e não 51 (o que foi comunicado formalmente à CTI foi 30 meses).</li> <li>• Tempo máximo total para abertura inicial (Fase 1) reduz-se, pois, para 69 meses, com abertura em 2030.</li> <li>• Restantes fases até à 3 concluem-se sucessivamente nos 2 anos seguintes, conforme cronograma apresentado à CTI em outubro 2023.</li> </ul>	<p>Tratando-se do NAL, não se pode considerar iniciativa privada, terá sempre de considerar-se uma concessão, conforme foi devidamente explicado no PT6.</p> <p>Reitera-se que o cronograma parte do momento zero - tomada de decisão sobre localização.</p>
9	OE6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nenhum tempo para o processo do NAL conforme o contrato que concessão, que implica, de acordo com o estudo jurídico deste mesmo relatório preliminar (PT6_Anexo B - Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão), um prazo contratual de até 58 meses? (em vez dos apenas 12 meses previstos para o projeto).</li> <li>• Concurso e contratação pública (mais eventuais processos de contestação, etc.) só em 9 meses?</li> <li>• Tempo para desminagem do CTA: onde está? O EIA de 2010 assignava-lhe 18 meses</li> <li>• Expropriações: Herdade do Vale Cobrão e acessos (estão no Montijo) - onde estão?</li> <li>• Único com projeto de execução e AIA+RECAP sobrepostos, supostamente com base na existência do EIA de 2010. Mas a CTI não estudou variações que estão plasmadas em diversas partes do Relatório Preliminar, e que obrigarão a reformular esse EIA mais profundamente?</li> <li>• Tempos encurtados para Projeto e RECAPE, provavelmente assumindo que se aproveita o EIA de 2010 ... mas, mais uma vez, a CTI não modificou</li> </ul>	<p>O Cronograma da CTI assume o momento zero, como o momento da decisão do governo, portanto apos o período de negociação com o concessionário</p> <p>Não se percebe a que se refere o comentário</p>

<b>Pág</b>	<b>Texto do Relatório CTI</b>	<b>Comentário Magellan 500</b>	<b>Resposta da CTI</b>
		esse projeto? E não se considerou que aquele já não está atual em múltiplos aspetos?	
10-11	OE7-8	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nenhum tempo para o processo do NAL conforme o contrato que concessão, que implica, de acordo com o estudo jurídico deste mesmo relatório preliminar (PT6_Anexo B - Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão), um prazo contratual de até 58 meses? (em vez dos apenas 12 meses previstos para o projeto).</li> <li>Concurso e contratação pública (mais eventuais processos de contestação, etc.) só em 9 meses?</li> </ul>	O Cronograma da CTI assume o momento zero, como o momento da decisão do governo, portanto apos o período de negociação com o concessionário

Documento: PT2\_Anexo 5 - CAPEX das Opções Estratégicas

Comentários específicos:

<b>Pág</b>	<b>Texto do Relatório CTI</b>	<b>Comentário Magellan 500</b>	<b>Resposta da CTI</b>
5		Capex de STR significativamente sobrestimado	Comentário carece de fundamento, o proponente não forneceu detalhes sobre CAPEX

Documento: PT2\_Anexo 6 - Cronograma Financeiro

Comentários específicos:

<b>Pág</b>	<b>Texto do Relatório CTI</b>	<b>Comentário Magellan 500</b>	<b>Resposta da CTI</b>

1		Capex de STR significativamente sobrestimado	Comentário carece de fundamento, o proponente não forneceu detalhes sobre CAPEX
---	--	--	---

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
1		Capex de STR significativamente sobrestimado	Comentário carece de fundamento, o proponente não forneceu detalhes sobre CAPEX

Documento: PT2\_Anexo 7 – Transição energética

Comentários gerais:

Comentários/questões	Resposta da CTI
Fundamentalmente omissa no respeitante à estratégia para infraestruturas a hidrogénio para a futura aviação a hidrogénio, incluindo estabelecimento de parcerias industriais como as que muitos dos grandes aeroportos e operadores mundiais já têm em curso.	O Anexo 7 menciona explicitamente a importância de preparar e adaptar os aeroportos a “Novas Fontes Energéticas, como o Hidrogénio” (Anexo 7, pp 13). Adicionalmente, o Anexo (Anexo 7, pp 18), ao Anexo 7, é dedicado à transformação de resíduos sólidos urbanos em hidrogénio ou outros combustíveis líquidos.

Documento: PT2\_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação

Comentários gerais:

Comentários / questões veiculadas pelas Flare, consultor internacional da Magellan 500:

Item	Documento	Página	Comentário FLARE	Resposta da CTI
9	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.16	Existe um acordo para a disponibilização parcial do LPR60B de Monte Real com base no RCM 94/2019. Por conseguinte, poderia ser alcançado um acordo semelhante para o projeto de Santarém e estabelecer que a opção não é viável é antecipar que tal acordo não pode ser alcançado, antecipando um resultado para um processo/negociação que ainda não foi iniciado.	
10	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.34-41	<p>OE3 pressupõe a cessão/libertação de múltiplas instalações militares que são dadas como certas e asseguradas na análise sem compromisso formal.</p> <p>Consequentemente, esta alternativa é significativamente favorecida pelo pressuposto subjacente de que estas áreas serão disponibilizadas e de que não existe disponibilidade para ajustar o R60B para Santarém (mesmo que tenha sido planeado e aceite para o Montijo).</p>	
11	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 90	A nota 2 é atribuída apenas às opções OE4 e OE5, quando para OE1-OE2 também exigiria a modificação da LPR60B	
12	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de	p. 90	Com base na Nota 6, a capacidade não é estimada para o sistema de pistas como um todo de uma perspetiva técnica e assumindo a Resolução de Conflitos Militares de acordo com as restantes alternativas.	

Item	Documento	Página	Comentário FLARE	Resposta da CTI
	Navegação			
13	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 90	<p>Os dados topográficos de obstáculos naturais e artificiais não são fornecidos para as alternativas, como indicado nas diferentes seções "Obstáculos". No entanto, as conclusões são atribuídas ao OE4 e OE5 apenas nesse item.</p> <p>Em especial, os promotores do projeto realizaram uma análise do OLS para a STR, identificando e propondo soluções através da definição prévia dos procedimentos de voo.</p>	
14	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.67	<p>Nesta análise, a cessão das áreas militares é dada como certa na avaliação.</p> <p>No entanto, nas conclusões do "1. Relatório Ambiental", OE4 e OE5 são descartados devido às "condições" do espaço aéreo (p.170).</p>	
15	1. Relatório Ambiental	p. 173-174	<p>"Cedência de grande parte" não reflete o impacto/possível integração. No entanto, nas conclusões de "1. Relatório Ambiental", OE4 e OE5 são descartados devido a "condições reais" da solução de espaço aéreo que poderiam ser alcançadas -</p>	
16	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de	p.65	<p>A alternativa proposta está dentro de várias instalações militares e espaço aéreo hoje restrito. Este facto parece ser negligenciado na avaliação em "1. Relatório Ambiental", onde são utilizadas "condições reais" do espaço aéreo e critérios de avaliação.</p>	



Item	Documento	Página	Comentário FLARE	Resposta da CTI
	Navegação			
17	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.73	A alternativa proposta situa-se atualmente em várias zonas de espaço aéreo restrito. Este facto parece ser negligenciado na avaliação em "1. Relatório Ambiental", onde são utilizadas as "condições reais" do espaço aéreo e os critérios de avaliação.	
18	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 57	A reconfiguração do espaço aéreo é inerente a qualquer opção, uma vez que a atual estrutura do espaço aéreo deve ser ajustada à nova plataforma aeroportuária (opção de aeroporto único).	
19	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 57	A base aérea de Monte Real encontra-se a >50km de distância perpendicular aos procedimentos definidos	
20	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.45	Em março de 2023, foi assinado um acordo para a transferência da área de espaço aéreo de Sintra e Monte Real para a implementação de um Point Merge System (PMS), mostrando, assim, que a disponibilidade de espaço aéreo em Monte Real poderia ser resolvida.	

Item	Documento	Página	Comentário FLARE	Resposta da CTI
21	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.50	<p>O procedimento de chegadas mostrado para AHD está na configuração não preferencial tanto para AHD quanto STR que ocorreria em uma minoria de circunstâncias e não é representativa da configuração mais comum para ambos os aeroportos</p> <p><b>De qualquer modo, não é demonstrada a separação vertical entre procedimentos, não permitindo assim uma avaliação adequada dos potenciais estrangulamentos e/ou implicações</b></p>	
22	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.51	<p>A localização STR parece deslocada e/ou a seta amarela está na direção oposta</p> <p><b>De qualquer modo, não é demonstrada a separação vertical entre procedimentos, não permitindo assim uma avaliação adequada dos potenciais estrangulamentos e/ou implicações</b></p>	
23	1. Relatório Ambiental	p.174	<p>Cedência de Monte Real: neste momento, o espaço aéreo de Monte Real já permite uma quantidade significativa de procedimentos de chegada de LIS de origem N-E</p>	
24	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.69	<p>Chegadas da pista 18 com um Point Merge podem também impor um impacto significativo no espaço aéreo de Monte Real (R60B) e R39A (rotas que chegam mais perto do mar) e não são apresentadas no relatório.</p>	
25	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de	p.39	<p>Este procedimento pode não satisfazer o volume significativo de voos provenientes de destinos europeus (&gt;70%) e gerar um estrangulamento na zona oriental do Point Merge</p>	

Item	Documento	Página	Comentário FLARE	Resposta da CTI
	Navegação			
26	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.40	Pode ser providenciada uma separação vertical significativa para esta solução, devido ao facto de os voos com destino à Europa poderem estar a atravessar/cruzar as rotas de chegada concebidas nesta alternativa	
27	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.39-p.41	<b>Estes procedimentos são para a configuração não preferencial/provavelmente não utilizável com base na avaliação do vento, qual é a opinião da NAV a este respeito??</b>	
28	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.40	Qual seria o impacto deste projeto com a operação de Beja? Se o aeroporto for utilizado como alívio para outro tipo de aviação, este facto também deve ser tido em conta	
29	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.77	Comentário semelhante ao do CTA com o fluxo de chegadas europeias	

Item	Documento	Página	Comentário FLARE	Resposta da CTI
30	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.78	Comentário semelhante ao do CTA no que diz respeito à utilização de Beja	

Documento: PT2\_Anexo 12 - Layouts

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
25-26	CTA – OE3 e 6	Puxam pistas Oeste aproximadamente 1.300 metros para Sul.	

**3.2.3** *Contributos relativos ao PT3 – Acessibilidades Relatório Síntese Documento: PT3\_Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1*

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
10	Estão também representadas (a tracejado verde) isócronas de 30 minutos a partir de cada localização aeroportuária, calculadas ao longo da rede rodoviária, em condições	Conforme a Secção 2 da presente pronúncia, esta definição de zonas de influência falseia toda a análise do Relatório Preliminar e não faz qualquer sentido.	Isócronas de 30 minutos, definidas no contexto do trabalho desenvolvido pelo PT3, não representam de forma alguma “zonas de influência” das várias localizações aeroportuárias e muito menos “fronteiras de mercado”.

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>normais de circulação. Para além de referenciar a porção do território acessível em 30 min ou menos a partir de cada localização, estas isócronas constituirão as unidades espaciais de análise local, através das quais serão agregadas as variáveis objeto de medição neste estudo.</p>	<p>A análise jurídica (PT6) do próprio Relatório Preliminar faz referência à correta zona de influência dos aeroportos dentro da EU:</p> <p>“A zona de influência de um aeroporto, refere-se à “fronteira geográfica de mercado” e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se “normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade”.</p>	<p>O objetivo das isócronas é apenas o de definir um limite para o território considerado como “envolvente próxima” de cada localização, através de um critério igual para todas elas. Por envolvente próxima, entendemos o território onde se considera que haja maior probabilidade de localização de funções associadas ou de apoio ao aeroporto, e onde é expectável que resida o grosso da força de trabalho necessária, tanto para o aeroporto como para as funções a ele associadas.</p> <p>A escolha do limite temporal de 30 minutos, prende-se com o facto de esse valor ser muito próximo do tempo médio das viagens pendulares casa-trabalho na UE (que é de 27 minutos, segundo o Eurostat). Em Portugal, tal valor é até bastante inferior a 30 minutos (concretamente, 21 minutos). Ver <a href="https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_place_of_work_and_commuting_time_statistics">https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_place_of_work_and_commuting_time_statistics</a>.</p>
12	<p>Figura II.3 - Enquadramento territorial da localização STR.</p>	<p>Isócrona de STR manifestamente subestimada. Para Norte, sobre a A1, a isócrona de 30 minutos de Santarém parece acabar antes da saída para Leiria, a apenas 45 Km. Em teste real esse tempo foi de 23 min.</p> <p>E para Sul em Aveiras, a apenas 37 Km.</p>	<p>Efetivamente, a partir da localização STR, em 30 minutos e à velocidade máxima legal, é possível atingir um ponto da A1 que dista 24 Km para sul do limite representado (que se localiza 6,5 Km a sul do nó de Aveiras de Cima). No entanto, os únicos nós da A1 nesse troço, são os do Carregado e da A10 (separados por apenas 900m). Como as isócronas são geradas ao longo da rede rodoviária, e como a A1 só possui ligações com a rede local nos nós, a parte não representada da isócrona consiste quase exclusivamente nos próprios canais da A1 (24 Km) e da A10 (6 Km), extravasando estas vias apenas no nó do Carregado e muito localmente. Por razões de legibilidade cartográfica, e porque nos canais de autoestradas não existe população (nem nenhuma das outras quantidades medidas com recurso às isócronas), tomamos a liberdade de não representar algumas dessas extensões, opção que se estendeu a todas as localizações, não apenas a STR.</p> <p>É importante frisar que tal opção só se justifica porque, nessas extensões específicas, as isócronas contêm apenas valores</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			insignificantes (quando não simplesmente nulos) das quantidades medidas.
15	Figura II.5 - Enquadramento territorial da localização CTA	<p>Isócrona de CTA manifestamente sobrestimada.</p> <p>A Isócrona de 30 minutos do CTA vai até à Amadora a 55 Km do início do concelho, e atravessando Lisboa, onde as velocidades máximas predominantes são 80 Km/h?</p> <p>Na realidade, se conseguirem fazer em 30 minutos os 43 Km até ao fim da Ponte Vasco da Gama, com o trânsito habitual, já será uma sorte. O próprio relatório PT1 o confirma na pág. 24.</p>	<p>No modelo utilizado para este exercício, a média das velocidades nos links que compõe a CRIL desde o nó com a A1 até ao nó com o IC16, é de 85 Km/h, variando entre os 65 e os 100 Km/h. De acordo com o Google Maps, o tempo de viagem entre o ponto da A12 onde se ligará a nova via de acesso a CTA (ligando a A12 à A13) e o nó da CRIL com o IC16 (Amadora), é de 18 a 26 minutos (às 12:00 de segunda-feira). Se a isto somarmos os 16Km da nova via (feitos a 120 Km/h, ou seja, em 8 minutos), obtemos um tempo total de viagem entre os 26 e os 34 minutos</p>
15	Figura II.6 - Enquadramento territorial da localização VNO	<p>Isócrona de VNO manifestamente sobrestimada.</p> <p>A Isócrona de 30 minutos de VNO vai até Almada a 63 Km !!!</p> <p>(para mais em autoestrada com trânsito denso na zona próxima de Lisboa) (confirmado no PT5_Anexo 2 - Conectividade aérea e desenvolvimento regional)</p> <p>A CTI está a par do Código de</p>	<p>Quanto à isócrona de VNO e ao Concelho de Almada. O início desse concelho (isto é, a interseção do seu limite com a A2, para quem vem de VNO), está a 55Km dessa localização aeroportuária (e não a 63 Km). A isócrona de VNO termina um pouco antes da Ponte 25 de Abril, a 60 Km do acesso de VNO (medidos pela A2/A6). Ambas as vias permitem velocidades de 120 Km/h nesses troços, o que perfaz uma distância temporal (até ao limite da isócrona) de 30 minutos. O que não consubstancia nenhum erro técnico. De facto, essa mesma distância avaliada pelo Google Maps, é de 30 a 40 minutos (12:00 de segunda-feira).</p> <p>O acesso a CTA encontra-se (como já foi referido) na nova via que ligará</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		Estrada e das suas velocidades máximas”.	a A12 à A13, a 16 Km para leste da sua interseção com a A12. Obviamente, a isócrona foi construída a partir deste ponto e não tem qualquer relação com o limite do Campo de Tiro de Alcochete.
24	A Figura II.12 mostra estes resultados. A comparação do tamanho das populações residentes até 30 min de cada localização (gráfico da esquerda), revela que a diferença entre população total e população ativa é semelhante em todas as localizações (os ativos são cerca de 50% do total). No entanto, a dimensão das populações residentes no entorno de cada localização, é muito diferente para cada caso. STR destaca-se pelo número (relativamente) pequeno de residentes dentro do raio de 30 min (256k, cerca de metade de VNO, que possui a segunda menor população).	<p>As populações na “zona de influência” estão completamente distorcidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pela pequenez da sua defeituosa definição, que contamina todo o Relatório Preliminar (ver Secção 2 acima)</li> <li>• Pela distorção adicional duma isócrona de STR manifestamente subestimada versus significativas sobrestimações nas isócronas de CTA e VNO acima referidas.</li> </ul>	Após verificação, reafirmamos que o cálculo das populações está correto.
45	Figura III.4 - Esquema da rede ferroviária modelada (PTV-VISUM). Relativamente à Rede Ferroviária considerou-se a rede existente e futura já devidamente estabilizada, designadamente os diferentes	O troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km incluindo uma 4ª, longa ponte sobre o Tejo na lezíria) não está previsto no do Plano Ferroviário Nacional (apesar do Workshop com a CTI no LNEC 27 setembro mencionado no Relatório Preliminar).	Tal como anteriormente salientado, a ligação entre o Carregado e Lisboa consta do PFN que admite, neste último troço da LAV Porto - Lisboa, duas alternativas de acesso a Lisboa, pela margem esquerda ou pela margem direita do Tejo.



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>troços de linha de Alta Velocidade (LAV), incluindo a Terceira Travessia do Tejo (TTT), face à sua importância para as diferentes localizações aeroportuárias em estudo, salientando-se o facto de serem projetos de desígnio nacional.</p>		
52	<p>Figura III.12 - Proposta Base para a solução aeroportuária Santarém</p>	<p>Solução Base de acesso rodoviário de STR à A1 é incorreta, chegando a travessar o traçado das pistas. Não leva em linha de conta a via interna rodoviária prevista no projeto conforme documentação submetida à CTI.</p>	<p>Como já referido, as ligações das infraestruturas rodoviárias às diferentes localizações aeroportuárias apenas se concentraram no estudo rodoviário, ao nível de Programa Preliminar, dos acessos aos perímetros aeroportuários, não incidindo nas vias internas de circulação. No entanto, considera-se que a figura apresentada no relatório das vias internas poderá induzir em erro, mas o pretendido foi apenas representar esquematicamente (e não de “aspeto rudimentar”) as ligações à rede rodoviária, nomeadamente A1, N365 e M567. o</p>
55	<p>CTA 2.4.1. Acessibilidade Rodoviária</p> <p>A ligação da solução aeroportuária do Campo de Tiro de Alcochete à rede rodoviária envolvente tem por base a A13 a Este e a A12 a Sudoeste.</p> <p>Proposta BASE</p> <p>A proposta base da solução aeroportuária do CTA assenta</p>	<p>Então e os restantes troços rodoviários previstos nos EIA de 2020?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km;</li> <li>• IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km</li> <li>• Idem M533</li> </ul>	<p>Conforme já referido, nas ligações ao CTA, apresenta-se a proposta Base, com uma extensão de cerca de 24 quilómetros, e propõe-se uma proposta Variante, com cerca de 27 quilómetros. Esta proposta variante permite a ligação à A13 (Este) e à N118 (Oeste) e ao IC3, retificando o traçado da N118 (duplicação) e, conseqüentemente a toda a Rede Rodoviária “adjacente”, designadamente A12 e N4.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>numa nova infraestrutura rodoviária que liga a A12 à A13 com a implantação de um nó de acesso ao aeroporto, a cerca de 1,6 quilómetros do terminal.</p>		
57	<p>CTA 2.4.2. Acessibilidade ferroviária</p> <p>A nível ferroviário a solução não tem acessos adjacentes. Proposta BASE</p> <p>Deste ponto de vista, de Lisboa ao aeroporto do CTA assume-se como imperativo a utilização da linha de Cintura, ponte 25 de Abril e linha do Sul entre as estações do Pragal e do Poceirão.</p>	<p>Foi verificada a disponibilidade de canais na Ponte 25 de Abril e Linha do Sul, já intensamente utilizada por comboios suburbanos?</p>	<p>A disponibilidade de canais foi verificada e atendida na análise de viabilidade realizada.</p>
57	<p>CTA 2.4.2. Acessibilidade ferroviária</p> <p>Esta proposta prevê a materialização de um ramal, a</p>	<p>Proposta base do ramal de ferroviário para Alcochete é 19-20 Km conforme as variantes (EIA 2010), e não 17 Km como está escrito</p>	<p>As propostas finais referentes às acessibilidades constam do Relatório 2-ICS. Os elementos expostos referem-se ao Relatório 1-ICS.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	<p>construir de raiz e exclusivamente para acesso ao aeroporto (assinalado a azul-escuro, na Figura III.18) que deriva da linha do Alentejo, numa zona onde se encontra prevista a existência de um troço comum com a linha de AV, entre o Pinhal Novo e o Poceirão. O traçado apresentado corresponde ao apresentado nos estudos da RAVE, SA, em julho de 2009, para o Lote 3A1, Solução 1</p> <p>Esta proposta assume-se assim como compatível com as duas redes e o traçado proposto, cuja extensão é de aproximadamente 17 quilómetros</p>		
57-58	<p>CTA Acessibilidade ferroviária Proposta VARIANTE</p> <p>A presente proposta utiliza todos os elementos da Proposta BASE, mas preconiza o prolongamento do ramal (assinalado a azul claro, na Figura III.19) de modo a criar um enlace com as linhas de Alta Velocidade e do Norte na zona</p>	<p>O troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km incluindo uma 4ª, longa ponte sobre o Tejo na lezíria) não está previsto no do Plano Ferroviário Nacional (apesar do Workshop com a CTI no LNEC 27 setembro mencionado no Relatório Preliminar).</p>	<p>Tal como anteriormente salientado, a ligação entre o Carregado e Lisboa consta do PFN que admite, neste último troço da LAV Porto - Lisboa, duas alternativas de acesso a Lisboa, pela margem esquerda ou pela margem direita do Tejo.</p> <p>Observe-se ainda o comentário anterior no que concerne aos relatórios.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	do Carregado. Esta solução tem como suporte os elementos do PFN e os que foram apresentados pela Infraestruturas de Portugal (Rede Ferroviária Nacional-Articulação com as localizações em estudo para o Novo Aeroporto de Lisboa, Workshop PT3, LNEC 27/09/2023).		
65	Tabela III.5 - Caracterização geral das ligações ferroviárias a Lisboa-Oriente.	<p>Uma modelação da RAVE, com estudos detalhados, dava para Oriente - CTA:</p> <p>AV: 19-21 min (e não 15).</p> <p>Convencional: 29 min (e não 20).</p>	<p>Os tempos mencionados referem-se ao Relatório 1-ICS, tendo como base a rede existente e programada bem como os mesmos pressupostos.</p> <p>No Relatório 2-ICS estes tempos foram recalculados.</p>

Documento: PT3\_Anexo 2 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 2

Comentários/questões	Resposta da CTI
<p>Comentários gerais:</p> <p>Todo este relatório peca pela defeituosa definição das zonas de influência dum aeroporto, não conforme com os critérios da Comissão Europeia conforme o próprio Relatório Preliminar (PT6), bem como da deficiente demarcação mesmo das isócronas de 30 minutos consideradas como “zona de influência” (ver Secção 2 acima).</p>	<p>Isócronas de 30 minutos, definidas no contexto do trabalho desenvolvido pelo PT3, não representam de forma alguma “zonas de influência” das várias localizações aeroportuárias e muito menos “fronteiras de mercado”.</p> <p>O objetivo das isócronas é apenas o de definir um limite para o território considerado como “envolvente próxima” de cada localização, através de</p>

	<p>um critério igual para todas elas. Por envolvente próxima, entendemos o território onde se considera que haja maior probabilidade de localização de funções associadas ou de apoio ao aeroporto, e onde é expectável que resida o grosso da força de trabalho necessária, tanto para o aeroporto como para as funções a ele associadas.</p> <p>A escolha do limite temporal de 30 minutos, prende-se com o facto de esse valor ser muito próximo do tempo médio das viagens pendulares casa-trabalho na UE (que é de 27 minutos, segundo o Eurostat). Em Portugal, tal valor é até bastante inferior a 30 minutos (concretamente, 21 minutos). Ver <a href="https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_place_of_work_and_commuting_time_statistics">https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_place_of_work_and_commuting_time_statistics</a>.</p>
--	--

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
6	Tabela II.1 - Distâncias por estrada (Km e min) e por TC (min) ao centro da cidade de Lisboa e à Estação do Oriente	Porque não consideram o acesso médio calculado no próprio Relatório Preliminar? (PT1_Anexo 4 - Projeções da procura nos acessos terrestres)	Os tempos e distâncias “por estrada” para todas as opções de localizações aeroportuárias foram calculados a partir dos resultados do modelo de tráfego construído para o efeito, constituindo assim uma base comum de comparação. Relativamente ao TC ferroviário, os tempos calculados, para todas as localizações aeroportuárias tiveram como base a rede existente e programada bem como os mesmos pressupostos, nomeadamente as velocidades máximas permitidas em cada troço, resultantes dos dados fornecidos pela IP e no OpenRailwayMaps (ORM) e os pressupostos apresentados na pág. 52 do Relatório 2-ICS, no que se refere a

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			acelerações, desacelerações e velocidades máximas das composições, permitindo assim uma base comum de comparação.
		Nos tempos das soluções da margem Sul considerou-se o frequente congestionamento da Ponte Vasco da Gama?	
		Para mais, quando a Ponte Vasco da Gama tiver de suportar um acréscimo de 40-50% de tráfego por via do aeroporto lá	Não se percebe o sentido deste comentário.
6	Tabela II.1 - Distâncias por estrada (Km e min) e por TC (min) ao centro da cidade de Lisboa e à Estação do Oriente	Uma modelação da RAVE, com estudos detalhados sobre o acesso ferroviário, dava para Oriente - CTA: AV: 19-21 min (e não 15) Convencional: 29 min (e não 20)	Na Tabela II.1 do Anexo 2 (Relatório 2-ICS) apresenta-se o valor de 17 min para a ligação em AV de CTA a Oriente (calculado com base nos pressupostos já referidos anteriormente).
8-11	2. PEGADA CARBÓNICA	Na pegada carbónica não se considerou a superior distribuição capilar ferroviária de passageiros, através da Linha de Cintura, do projeto de Santarém, que induzirá uma muito	Os valores calculados para a pegada carbónica de cada localização dizem respeito apenas às deslocações terrestres dos passageiros “não em trânsito” para cada

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		<p>maior utilização deste modo de transporte e melhorará dramaticamente a utilização deste meio.</p> <p>Também não se levou em conta que, sendo STR aproximadamente 70 Km mais a Norte que CTA e VNO, e sendo 75% dos voos provenientes daquela direção, possibilitará significativas reduções acumuladas de tempo de voo e consequente pegada carbónica.</p>	<p>localização aeroportuária, tal como está explicado nos relatórios do PT3. Esse mesmo critério foi aplicado de maneira uniforme para todas as localizações. Fácil será verificar que no caso de STR consideramos uma percentagem superior às restantes localizações de deslocações em transporte público rodo e ferroviário, atendendo à maior distância a Lisboa, o que se traduziu numa redução da pegada carbónica.</p> <p>Não se afigura credível transpôr para o ano 2050 de referência para o estudo da pegada carbónica, a distribuição geográfica dos movimentos atuais que, como é sabido, estão sujeitos a uma enorme variabilidade.</p>
11-16	<p>Tabela II.11 – Indicadores finais de Inclusão/Centralidade, às escalas nacional, regional e combinada.</p> <p>E restantes nesta secção</p>	<p>Escala Regional: como calculou os tempos para Santarém?</p> <p>Não está detalhado.</p>	<p>Nas análises de centralidade (tanto nacional como regional), as distâncias temporais foram calculadas desde o acesso de cada OE até aos concelhos em questão, representados pela localização geográfica das suas Câmaras Municipais.</p>
16	<p>Tabela II.13 – Indicador de impacto económico para as oito OE</p>	<p>STR *</p> <p>CTA ***</p> <p>Com base em quê?</p> <p>Santarém, com bem mais população, já tem atualmente populações significativas (20%)</p>	



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		basculantes para Lisboa	
18	Tabela II.13 - Áreas a expropriar em cada localização aeroportuária.	Expropriações de CTA não incluem vias de acesso dedicadas, ao contrário de STR e MTJ	Todas as OE foram tratadas de igual forma. Em nenhuma consideramos, por razões anteriormente explicadas, o valor das expropriações dos terrenos associados à construção das acessibilidades de ligação local.
21	<p>Importa reconhecer que, em qualquer caso, a construção de um novo aeroporto numa dada localização implicará necessariamente a revisão dos instrumentos de planeamento em vigor, designadamente os PDM abrangidos. O que os indicadores acima referidos ilustram, é o potencial da situação de partida em que as localizações envolvidas nas opções estratégicas em análise se encontram e que, na verdade, contrastam entre si, refletindo as diferentes características e tecidos socioeconómicos das envolventes.</p>	<p>Existe um acordo dos 4 municípios circundantes do projeto de STR (Santarém, Torres Novas, Alcanena, Golegã) para reformularem os seus PDMs conjuntamente para o projeto.</p>	<p>Tal como o nosso texto sublinha, será imprescindível proceder-se à revisão dos PDM caso a opção de STR venha a ser escolhida. Aliás esta conclusão é válida para qualquer localização. Se há condições para que essa revisão seja feita em conjunto, e de forma coordenada, será certamente uma mais valia.</p> <p>Tanto quanto é do nosso conhecimento, o aludido “acordo” não segue nenhuma das formas legais típicas e juridicamente vinculantes para o efeito – i.e., através de contratos para planeamento [cf. artigo 79.º, n.º 1 do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (“RJIGT”)], ou mesmo através da publicitação de deliberações</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>autárquicas tendentes à revisão dos planos diretores municipais ou à elaboração de um plano ou programa intermunicipal.” Os estudos do PT6 são de natureza jurídica pelo que a valoração do compromisso político dos municípios envolvidos – no fundo, é apenas disso que se trata com o aludido acordo de cooperação - aspeto que cai fora do escopo da missão da CTI. Acresce que se trata de ação futura, rodeada, portanto, de incerteza. As alterações de PDM dependem da intervenção de atividades públicas cujas competências não são modificadas por acordo, mas apenas pela lei</p>
45	<p>Figura III.13 - Graus de Saturação na rede viária considerada para a OE dual AHD+CTA.</p>	<p>Os projetos na Margem Sul, aumentando 40-50% o tráfego na única via rodoviária direta de acesso a Lisboa Ponte Vasco da Gama, já congestionada frequentemente no lado Norte/Lisboa, não tem qualquer visível impacto?</p>	<p>O aumento de tráfego está contabilizado no modelo e face à hora média analisada e contabilizada, sendo os resultados transversais para todas as localizações. Porquê a referência apenas à PVG? E o acréscimo na A1 (e nas suas “alternativas”)?</p>
	<p>4.4.2.1. Estimativa de custos dos acessos ferroviários</p> <p>Os valores de investimento previstos dizem respeito exclusivamente à execução do traçado ferroviário dentro do perímetro aeroportuário, uma vez que se trata da retificação do traçado de uma linha AV já prevista (solução S2, com redução da extensão total). Conforme referido, os mesmos refletem a existência de uma</p>	<p>Questionamos a licitude desta afirmação e premissa.</p> <p>O troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km incluindo uma 4ª, longa ponte sobre o Tejo na lezíria) não está previsto no do Plano Ferroviário Nacional (apesar do Workshop com a CTI no LNEC 27 setembro mencionado no Relatório Preliminar).</p>	<p>Tal como anteriormente salientado, a ligação entre o Carregado e Lisboa consta do PFN que admite, neste último troço da LAV Porto - Lisboa, duas alternativas de acesso a Lisboa, pela margem esquerda ou pela margem direita do Tejo.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	estação enterrada e a existência de troços executados com recurso a uma solução “cut and cover”.	Na realidade, o respetivo custo deveria ser integralmente alocado ao projeto do CTA.	
	Figura III.43 – Cronograma de Trabalhos para as acessibilidades ferroviárias à solução aeroportuária de CTA.	52 meses para construir a Terceira Travessia do Tejo mais 80 Km de linha de AV ???	O programado na proposta do PFN não se encontra contabilizado no cronograma uma vez que a viabilidade de qualquer uma das OE em análise não depende estritamente, embora algumas beneficiem de modo significativo, da realização daquele Plano.

**3.2.1** *Contributos relativos ao PT4 – Ambiente – Relatório Síntese Documento:  
PT4\_Anexo 1 - Condicionalismos nos domínios das dinâmicas sociais*

Comentário /questões	Resposta da CTI
<p>Comentários gerais:</p> <p>Todo este relatório peca pela defeituosa definição das zonas de influência dum aeroporto, não conforme com os critérios da Comissão Europeia conforme o próprio Relatório Preliminar (PT6), bem como da deficiente demarcação mesmo das isócronas de 30 minutos consideradas como “zona de influência” (ver Secção 2 acima).</p>	

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
5	<p>Quadro 2.2 – Síntese dos municípios afetos a cada opção estratégica da expansão aeroportuária de Lisboa.</p>	<p>CTA também afeta o concelho de Palmela - freguesia do Poceirão e Marateca, imediatamente a Sul, que também deve ser incluído.</p>	<p>A síntese dos municípios apresentada no quadro 2.2 é referente à sobreposição com o polígono de implantação. No caso da CTA o polígono não afeta o município de Palmela.</p>
5	<p>Recursos Hídricos Subterrâneos</p> <p>O contexto hidrogeológico da OE3 considerando o polígono de implantação e a faixa de 3 km, coincide com o Sistema Aquífero Margem Esquerda do Tejo (T3) onde ocupa uma área de 33,7 km<sup>2</sup> e 98,9 km<sup>2</sup>.</p>	<p>Confirma o aquífero sob o perímetro de Alcochete.</p> <p>A análise deveria ser estendida à sua futura cidade aeroportuária adjacente, prevista ter pelo menos 1.371 hectares (PT2).</p>	<p>A análise aos recursos hídricos subterrâneos teve em conta a faixa dos 3 km.</p> <p>Esta análise complementada com as medidas/recomendações salvaguardam os desenvolvimentos futuros da cidade aeroportuária da OE que vier a ser selecionada.</p>
	<p>A área do CTA coincide com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (33,4 km<sup>2</sup> no polígono de implantação e 128,5 km<sup>2</sup> considerando a faixa de 3 km)</p>		
41	<p>Recursos Hídricos Subterrâneos</p> <p>O contexto hidrogeológico da OE3 considerando o polígono de implantação e a faixa de 3 km, coincide com o Sistema Aquífero Margem Esquerda do Tejo (T3) onde ocupa uma área de 33,7 km<sup>2</sup> e 98,9 km<sup>2</sup>.</p> <p>A área do CTA coincide com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (33,4 km<sup>2</sup> no polígono de implantação e 128,5 km<sup>2</sup> considerando a</p>	<p>Confirma o aquífero no perímetro de Alcochete.</p>	<p>Confirmam-se os valores apresentados e que constam do Anexo 1 do PT4, no quadro 2.9.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	faixa de 3 km).		
41 e 43	<p>Quadro 2.4 - Variação da área agrícola e da área de território artificializados nos municípios afetos a cada opção estratégica da expansão aeroportuária de Lisboa entre 2010 e 2018</p> <p>Quadro 2.5 - Sobreposição com área de solo agrícola e com área de Reserva Agrícola Nacional (RAN).</p>	<p>Fazem o exercício de medir a área agrícola num perímetro de 3 Km.</p> <p>Porque não o fazem para o montado de sobreiro, sobretudo no CTA maioritariamente inserido em área de floresta.?</p>	<p>PT4 - A avaliação sugerida foi realizada e consta do Relatório Síntese do PT4. Ver capítulo 6.2.</p> <p>Esta análise também se encontra feita no PT4_Anexo2_Estudos técnicos sobre os condicionalismos nos domínios da biodiversidade, áreas naturais e avifauna, em particular nos Quadros 21 e 22 “- SAF de sobreiro por polígonos de implantação e faixa de 3km (em hectares)” e na figura 47 “Sobreposição das Florestas e SAF de Sobreiro com Faixa de 3km”</p>
41	<p>Quadro 2.4 - Variação da área agrícola e da área de território artificializados nos municípios afetos a cada opção estratégica da expansão aeroportuária de Lisboa entre 2010 e 2018</p>	<p>O perímetro de 3 Km do CTA afeta também o concelho de Palmela (freguesia do Poceirão e Marateca), imediatamente a Sul.</p>	<p>Os dados presentes no Quadro 2.4, referem-se apenas ao polígono de implantação</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
50	<p>Quadro 2.10 - Número de perímetros de proteção para captações de águas subterrâneas destinadas a abastecimento público intersectados nas áreas de implantação das OE (polígonos de implantação e faixas de 3km)</p>	<p>Esta tabela parece estar errada. De acordo com a: Figura 2.29 - Perímetros de proteção para captações de águas subterrâneas destinadas ao abastecimento público intersectados pela área de implantação das OE (polígonos de implantação e faixas de 3 km).</p> <p>No perímetro de 3 Km do CTA há 15 captações de água subterrânea, e não 1 como consta no Quadro 2.10.</p>	<p>O Quadro 2.10 refere-se apenas à interseção com os perímetros de proteção e não do número de captações.</p> <p>Os valores apresentados estão corretos pelo que não há nada a corrigir.</p>
69	<p>... enquanto que a OE5 afeta um número de escolas (incluindo universidades)</p>	<p>Que universidades há naquela localização?</p>	<p>O tema edifícios escolares inclui todos os estabelecimentos de ensino superior que poderão ser afetados pelas isófonas.</p> <p>Na área de influência das isófonas de santarém há edifícios escolares sobrevoados.</p>

## Comentário /questões

## Resposta da CTI

Geral:

### 5. 3 FLORESTAS DE SOBREIRO

Atente-se especialmente à conjugação da:

Figura 39 - Sobreposição do polígono com florestas de sobreiro e SAF de sobreiro, CTA

Onde se pode ver que a maior zona de sobreiro é precisamente a Oeste da zona de implantação do aeroporto, e ainda zona do CTA.

Precisamente a mesma zona do CTA onde o Relatório Preliminar menciona em múltiplas instâncias a vantagem de se poder aí construir uma cidade aeroportuária, chegando-se até a quantificá-la (PT2) em 1.371 hectares.

Cruzando com o:

Quadro 21 - Florestas de Sobreiro por polígonos de implantação e faixa de 3km (em hectares)

Quadro 21 - Florestas de Sobreiro por polígonos de implantação e faixa de 3km (em hectares)

OPÇÕES ESTRATÉGICAS	Polígono de Implantação	Faixa de 3km
OE 1 - Dual com AHD principal + Montijo Complementar	0	4
OE 2 - Dual com Montijo Principal + AHD Complementar, com evolução para Montijo substituir integralmente o AHD	0	26
OE 3 - Novo aeroporto no CTAlcochete, que substitua integralmente o AHD	764	3 338
OE 4 - Dual com AHD principal + Santarém Complementar	76	419
OE 5 - Novo aeroporto em Santarém, que substitua integralmente o AHD	76	419
OE 6 - Dual com AHD principal + CTAlcochete Complementar	764	3 338
OE 7 - Novo aeroporto em Vendas Novas, que substitua integralmente o AHD	642	2 262
OE 8 - Dual com AHD principal + Vendas Novas Complementar	642	2 262

Impõe-se quantificar quantos dos 1.371 hectares da cidade aeroportuária se localizarão sobre os 3 338 hectares de sobreiros identificados no perímetro de 3 Km.

A localização e configuração da cidade aeroportuária, nomeadamente das atividades logísticas associadas, dependerá do plano diretor do aeroporto na localização escolhida, da disponibilidade dos tecidos urbanos existentes para as acomodar e dos condicionalismos ambientais e de riscos nas áreas envolventes. A avaliação estratégica destes condicionalismos foi feita através da análise da faixa dos 3km envolventes ao polígono de implantação em cada opção estratégica. Neste caso foi feita uma análise das áreas de Floresta e de SAF de sobreiro, em hectares, nos polígonos de implantação e, precisamente, numa faixa de 3 km, para todas as OEs para avaliar este tipo de condicionalismo. (PT4 – Anexo II; Quadro 28 e 29, Páginas 119 e 120).



Comentário /questões	Resposta da CTI
<p><b>5. 5 PATRIMÓNIO</b></p> <p>Análise excessivamente simplista com base no património classificado ou em vias de classificar, que é uma ínfima parte do património.</p> <p>Deveria ter sido complementado por uma muito mais detalhada e completa análise dos sítios de interesse arqueológico mapeados pela Direção-Geral do Património Cultural (DGPC), disponível no excelente sistema de informação geográfica ARCGIS acessível online de.</p> <p>É caso para dizer, para alguma razão o ARCGIS foi criado pela DGPC !</p> <p>No ARCGIS pode-se constatar que, por exemplo, no perímetro de 3 Km de SRTR há 3-5 destes sítios, enquanto por exemplo no perímetro do CTA há mais de 60, inclusive sítios prováveis de antigas povoações!</p> <p>A bem da preservação do património, urge completar este estudo algo básico!</p>	<p>O património não foi considerado como Fator Crítico de Decisão.</p>

Comentários específicos:



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
33	<p>Quadro 7 - Interseção das Acessibilidades com Áreas Classificadas na CTA (em km)</p>	<p>O quadro refere apenas 21-25 Km de rodovia, provavelmente apenas a extensão da A33 entre a A12 e a A13.</p> <p>E então e as restantes ligações rodoviárias necessárias incluídas nos estudos de 2010?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km;</li> <li>- IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km.</li> </ul>	<p>A <i>shapefile</i> das acessibilidades rodoviárias foi disponibilizada pelo PT3. As soluções propostas de ligações rodo e ferroviárias ao CTA não correspondem às soluções do estudo do LNEC de 2010.</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
33	Quadro 9 - Interseção das Acessibilidades com Áreas Classificadas em Santarém (em km)	<p>As propostas rodoviárias estão erradas, erro que já vem do PT3.</p> <p>O plano diretor interno do aeroporto já comporta estas vias na sua área interna de implantação.</p>	<p>A <i>shapefile</i> das acessibilidades rodoviárias foi disponibilizada pelo PT3. As soluções propostas de ligações rodo e ferroviárias ao CTA não correspondem às soluções do estudo do LNEC de 2010.</p>
50	Quadro 13 - Interseção das Acessibilidades com REN em vigor, no Campo de Tiro de Alcochete (em km)	<p>O quadro refere apenas 21-25 Km de rodovia, provavelmente apenas a extensão da A33 entre a A12 e a A13.</p> <p>E então e as restantes ligações rodoviárias necessárias incluídas nos estudos de 2010?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km;</li> <li>- IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km</li> </ul>	<p>A <i>shapefile</i> das acessibilidades rodoviárias foi disponibilizada pelo PT3. As soluções propostas de ligações rodo e ferroviárias ao CTA não correspondem às soluções do estudo do LNEC de 2010.</p>
50	Quadro 15 - Interseção das Acessibilidades com REN em vigor, em Santarém (em km)	<p>As propostas rodoviárias estão erradas, erro que já vem do PT3.</p> <p>O plano diretor interno do aeroporto já comporta estas vias na sua área interna de implantação.</p>	<p>A <i>shapefile</i> das acessibilidades rodoviárias foi disponibilizada pelo PT3. As soluções propostas de ligações rodo e ferroviárias ao CTA não correspondem às soluções do estudo do LNEC de 2010.</p>
59-67	Quadro 21 - Florestas de Sobreiro por polígonos de implantação e faixa de 3km (em hectares)	<p>OE 3 - Novo aeroporto no CTAlcochete, que substitua integralmente o AHD: 3.338 hectares</p> <p>OE 5 - Novo aeroporto em Santarém, que substitua integralmente o AHD: 419 hectares</p>	<p>A estimativa do número de sobreiros foi realizada sobre os polígonos de implantação de STR, CTA e VNO (Anexo III do PT4).</p> <p>No entanto, foram também realizadas medições das áreas de Floresta de Sobreiro e SAF de sobreiro, em hectares, tanto no polígono de implantação, como para a faixa de 3 km, para todas as opções, tornando</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>todas as OEs comparáveis neste parâmetro (Anexo II do PT 4).</p> <p>PT6</p> <p>Ver anexo 3 do PT4: “a) CTA: “cerca de 42.000 sobreiros no polígono de implantação”; b) VNO: “O total de sobreiros apurados corresponde a cerca de 38.900 sobreiros, resultante da soma de 35.300 e 3.600”; c) STR: “O total de sobreiros apurados corresponde a cerca de 8.900 sobreiros, resultante da soma de 4.200 e 4.700”.</p>
107-109	6.4.4. Análise Comparativa	<p>Porque é que a análise comparativa é feita apenas sobre:</p> <p>Quadro 26 - Corredores de movimentos da avifauna por polígonos de implantação, faixa de 3km, cones de aproximação e designados “cones de 1 000 pés” (em hectares)</p> <p>E não também sobre:</p> <p>Quadro 25 - IBAs por polígonos de implantação, faixa de 3km, cones de aproximação e designados “cones de 1 000 pés” (em hectares)</p> <p>É porque STR sai bastante melhor neste quadro?</p>	<p>No documento PT4 – Anexo II, os quadros 25 e 26, indicam, respetivamente, a sobreposição, em hectares, das IBAs e dos potenciais corredores de movimentos da avifauna a quatro níveis: polígono de implantação, faixa de 3km, cones de aproximação e saída e designados “cones de 1 000 pés”.</p> <p>A análise comparativa (Quadros 28 e 31) apresenta o mesmo conteúdo que estes quadros, permitindo a comparação das OEs.</p>
119-124	6 QUADROS COMPARATIVOS	Rever os quadros comparativos 28 a 32 com base nos comentários acima relativos a este Anexo	No documento PT4 – Anexo II, os quadros comparativos indicam as áreas, em hectares, da sobreposição das IBAs e potenciais corredores de movimentos da avifauna ao nível do polígono de

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>implantação, faixa de 3km, cones de aproximação e saída e designados “cones de 1 000 pés”. (Quadro 28 a 31, Páginas 119 a 122)</p> <p>Os quadros 28 a 31 permite a comparação das OEs.</p>
126	<p>Florestas de sobreiro, sobreposição com polígonos de implantação: Exceto para as “OE1 – Dual com AHD principal + Montijo Complementar” e “OE2 – Dual com Montijo Principal + AHD Complementar, com evolução para Montijo substituir integralmente o AHD”, é comum a todas as restantes OE a sobreposição dos polígonos de implantação com áreas de “floresta de sobreiro” e “SAF de sobreiro”.</p>	<p>Redação inaceitavelmente niveladora que não reflete diferenças abissais entre zonas de montado 10 vezes maiores em CTA do que em STR.</p>	<p>A afirmação está correta.</p> <p>Os quadros comparativos permitem averiguar as diferenças entre OEs.</p>

Comentário /questões	Resposta da CTI
<p>Geral:</p> <p>Uma das grandes questões é onde planeiam a cidade aeroportuária imprescindivelmente adjacente ao aeroporto, estimada em 1.371 hectares? (PT2) Porque à volta do perímetro de implantação da infraestrutura aeroportuária do CTA impera o montado, ainda em maiores densidades.</p> <p><i>Declaração da ACHAR – Associação dos Agricultores de Charneca, associação que gere o grupo de certificação florestal onde está inserido o CTA (Anexo IV):</i></p> <p>Relativamente ao estudo pedido pela CTI à Biodesign para produzir uma estimativa do número de sobreiros nas áreas de implantação das opções do CTA, Santarém e Vendas Novas, temos o seguinte a referir sobre a metodologia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A metodologia é bastante clara quanto aos pressupostos técnicos e opções assumidas, sendo provável que a sua replicação resulte numa estimativa relativamente próxima;</li> <li>2. No entanto, há algumas considerações que podem produzir uma estimativa bastante distinta e que é importantes realçar:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Dado que a densidade é determinada por fotointerpretação, e isso depender da experiência e rigor do técnico, é introduzido erro na estimativa;</li> <li>b. A opção de realizar uma amostragem de 5 parcelas de 20 hectares cada, sendo que 4 são contíguas, não nos parece a mais indicada nem nos pareceu fundamentada no relatório. Consideramos que seria mais representativo fazer uma amostragem sistemática numa grelha regular;</li> <li>c. Independentemente da variabilidade introduzida pela operação de fotointerpretação, a técnica é suscetível de erro i) pela contiguidade de copas, não sendo possível determinar o real número de árvores e ii) por existir o risco de não ser possível contabilizar árvores jovens, dependendo da resolução e atualidade da imagem aérea (informação que não é apresentada no relatório), e também por poderem existir debaixo das copas de árvores adultas;</li> <li>d. A opção de usar a Carta de Ocupação do Solo de 2018 poderá ser a mais prática, por se tratar</li> </ol> </li> </ol>	<p>A localização e configuração da cidade aeroportuária, nomeadamente as atividades logísticas associadas, dependerá do plano diretor do aeroporto na localização escolhida, da disponibilidade dos tecidos urbanos existentes para as acomodar e dos condicionais ambientais e de riscos nas áreas envolventes. A avaliação estratégica destes condicionais foi feita através da análise da faixa dos 3km envolventes ao polígono de implantação em cada opção estratégica. Neste caso foi feita uma análise das áreas de Floresta e de SAF de sobreiro, em hectares, nos polígonos de implantação e, precisamente, numa faixa de 3 km, para todas as OEs para avaliar este tipo de condicionalismo. (PT4 – Anexo II; Quadro 28 e 29, Páginas 119 e 120). A metodologia aplicada para a estimativa do número de sobreiro é sempre a mesma para as opções em análise.</p> <p>Foram também realizadas medições das áreas de Floresta de Sobreiro e SAF de sobreiro, em hectares, tanto no polígono de implantação, como para a faixa de 3 km, para todas as opções, tornando todas as OEs comparáveis neste parâmetro (Anexo II do PT 4).</p>

Comentário /questões	Resposta da CTI
<p>de informação oficial. No entanto, consideramos que é daqui que provirá o maior erro na estimativa. De facto, não apenas são liminarmente excluídas todas as áreas que não sejam das classes de Florestas de sobreiro ou Superfícies agroflorestais de sobreiro, como não existe qualquer avaliação sobre a precisão dessa mesma cartografia de ocupação para o local de implantação. Há outras áreas florestais em que o sobreiro está presente como espécie dominada, assim como há áreas que, salvo erro, deveriam ser classificadas como Florestas de sobreiro ou SAF de sobreiro.</p> <p>Damos dois exemplos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Área de eucalipto atravessada por vale ou linha de água com sobreiros adultos</li> </ol>  <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Área de eucalipto cortado (Ortos 2018) com possíveis árvores jovens de sobreiro</li> </ol>  <ol style="list-style-type: none"> <li>3. A análise expedita que fazemos das áreas excluídas permite-nos, por si só, dizer que a estimativa de sobreiros no Campo de Tiro de Alcochete está, com elevado nível de certeza, subestimada.</li> <li>4. Mesmo que a metodologia seja a mesma para todas as opções estudadas, não nos parece</li> </ol>	<p>No caso da estimativa dos sobreiros para o CTA foram também estimados através da informação disponibilizada pelo Ministério da Defesa Nacional da Força Aérea (disponibilizada informação acerca da área, em hectares e a densidade das Unidades de Gestão inseridas no polígono de implantação). Conclui-se que, o número de sobreiros apurados foi de 42.000 sobreiros, tendo como base de informação a COS 2018, e 41.166 consoante a informação disponibilizada pela Força Aérea (Ficheiro: SOBRIROS_APURADOS_20231122, enviado a 22 de novembro).</p> <p>A sugestão do levantamento de sobreiros, deve ser reencaminhada para o nível de avaliação de projeto.</p> <p>O objetivo concreto da AAE é o de proceder à avaliação das diferentes Opções Estratégicas. Para avaliar todas as OEs é necessário o uso de informação fiável e oficial, tendo sido selecionada a informação da COS 2018, da DGT.</p>

Comentário /questões	Resposta da CTI
<p>irrelevante o impacto que tem a própria estimativa em termos absolutos. Uma avaliação meramente comparativa não nos parece adequada para avaliar o impacto do eventual corte de sobreiros.</p> <p>Como nota final, julgamos que, para um assunto desta importância, seria necessário proceder a um trabalho mais exaustivo, em particular partindo de uma fotointerpretação para definir as classes de ocupação do solo e complementar a fotointerpretação com levantamento, ainda que por amostragem, no terreno. Não sido feitas estas ações, somos levados a crer que existe um erro significativo na estimativa apresentada.</p>	

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
5	<p>2. 1 INFORMAÇÃO DE BASE:</p> <p>Limite da área de estudo – polígono de implantação da OE 3 do CTA, com uma área de 3.371 hectares;</p>	<p>Porque não estenderam ao perímetro à volta, todo com sobreiros, onde forçosamente estará instalada a cidade aeroportuária.</p> <p>Em todos os outros estudos ambientais estenderam pelo menos para os perímetros de 3 Km circundantes.</p>	<p>A estimativa do número de sobreiros foi realizada sobre os polígonos de implantação de STR, CTA e VNO (Anexo III do PT4).</p> <p>No entanto, foram também realizadas medições das áreas de Floresta de Sobreiro e SAF de sobreiro, em hectares, tanto no polígono de implantação, como para a faixa de 3 km, para todas as opções, tornando todas as OEs comparáveis neste parâmetro (Anexo II do PT 4)</p> <p>Qualquer afetação de área de sobreiros estará sujeita à aplicação de medidas como as descritas na <b>p. 47 do pdf do Relatório</b></p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<b>Síntese do PT6.</b>
10	<p>3.3 ESTIMATIVA DO NÚMERO DE SOBREIROS NO POLÍGONO DE IMPLANTAÇÃO DA OE5 DE SANTARÉM:</p> <p>Face aos valores obtidos para a OE 3 do CTA, considera-se seguro estimar uma densidade de 55sobreiros por hectare em áreas classificadas por “florestas de sobreiro”.</p>	<p>Porque utilizam os indicadores de CTA quando os de STR resultam bem menores?</p> <p>Ver:</p> <p>Quadro 2: Densidade de exemplares sobreiros por área de amostragem.</p>	<p>A metodologia aplicada para a estimativa do número de sobreiro é sempre a mesma para as opções em análise.</p>
10	<p>Ocorrem também, 134 hectares de “SAF de sobreiro”, para o qual foi calculado uma densidade de 35 sobreiros por hectare. Resulta assim, um valor de cerca de 4.700 sobreiros em SAF, no polígono de implantação.</p>	<p>Do nosso conhecimento detalhado do terreno não reconhecemos esta quantidade de SAF.</p>	<p>A medição das áreas de “Florestas de sobreiro” e “SAF de sobreiro” inserida nos polígonos de implantação provêm da informação disponibilizada pela DGT, da Carta de Uso e Ocupação do Solo - COS (2018).</p>

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
36	No caso da OE 4 (AHD +Santarém) o índice de risco normalizado é bastante influenciado pela interseção, na área deSantarém, com fundos de vale sujeitos a inundação da Vala da Rimeira, Rio Alviela e Rio Tejo	Ignoraram a descrição e documentação do projeto, bem como a pronúncia da Magellan 500 de 4 agosto:  “Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar.”	O índice de risco de inundação traduz a realidade do território envolvente. A AAE avalia apenas a localização proposta para as infraestruturas e não as eventuais características do projeto, que deverão ser alvo de AIA.
35-36	6.3 VULNERABILIDADES TERRITORIAIS AO PERIGO DE INUNDAÇÃO E DESUBIDA DO NÍVEL DO MAR	Deveria ter sido complementado com risco de enxurradas para os aeroportos em leito de rio (STR, CTA, VNO).	O conceito de “enxurrada” não consta na terminologia técnica da Diretiva das Cheias (Diretiva n.º 2007/60/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro), bem como do Decreto-Lei que plasma este documento na legislação portuguesa (Decreto-Lei nº115/2010, de 22 de Outubro).  No PGRI o termo enxurrada aparece uma única vez, como equivalente de cheia rápida. A este respeito, a cartografia utilizada (do PGRI e outras fontes indicadas no Anexo 4) abrange as cheias rápidas, assim como as cheias progressivas.

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
38	<p>A opção estratégica dual com Aeroporto Humberto Delgado principal + Santarém complementar(OE 4) é aquela que apresenta maior vulnerabilidade territorial, atestada pelo índice de risco de incêndio rural normalizado mais elevado (Irn = 1,0). Este valor é justificado pelas elevadas frações de território exposto a este perigo num raio de 25 km (essencialmente em Santarém), a que se junta um valor de exposição</p>	<p>No caso do projeto Magellan 500, apesar de o seu perímetro de 3 Km ser seguro, é extremamente penalizado por zonas de incêndio remotas que não fazem qualquer sentido:</p>	<p>No caso dos incêndios rurais, o resultado traduz a cartografia oficial da perigosidade estrutural de incêndio rural em Portugal (ICNF). O perímetro de 25 km (igual para todas as implantações analisadas) justifica-se pelo fumo e eventual interferência dos meios aéreos de supressão do fogo com o normal funcionamento do aeroporto.</p> <p>Os incêndios verificados em 2017 em Portugal mostram que, eventualmente, 25 km pecam por defeito.</p>
	<p>significativo na faixa de 3 km envolvente à zona de implantação do Aeroporto Humberto Delgado. A exposição aos incêndios rurais num raio de 25 km justifica, igualmente, o índice de risco normalizado relativamente elevado da OE 5 (Irn = 0,69).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonas a Sul do Tejo, separadas pelo rio e por mais de 10 Km de lezíria húmida cultivada.</li> <li>• Zonas a Oeste próximas das Serras de Aire e Candeeiros, com grandes povoações de permeio (Alcanena, Pernes ...) que funcionam como barreiras urbanas de bloqueio aos incêndios.</li> </ul>	<p>Os incêndios verificados em 2017 em Portugal mostram que, eventualmente, 25 km pecam por defeito.</p>
42	<p>h) CTAlcochete: Vulnerabilidade territorial moderada face a qualquer dos 4 perigos considerados.</p>	<p>Não concordamos na área sísmica.</p> <p>Não analisaram o perigo de enxurradas. Projeto mais sujeito a incêndios florestais na zona próxima da implantação (ver PT4 Relatório Técnico Complementar).</p>	<p>O conceito de “enxurrada” não consta na terminologia técnica da Diretiva das Cheias (Diretiva n.º 2007/60/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro), bem como do Decreto-Lei que plasma este documento na legislação portuguesa (Decreto-Lei nº115/2010, de 22 de Outubro).</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			No PGRI o termo enxurrada aparece uma única vez, como equivalente de cheia rápida. A este respeito, a cartografia utilizada (do PGRI e outras fontes indicadas no Anexo 4) abrange as cheias rápidas, assim como as cheias progressivas.
42	i) Santarém: Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de inundação fluvial na zona de implantação e zona contígua. Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de incêndio rural no raio de 25 km.	Nenhum perigo de inundação fluvial, ante o levantamento à cota 40 e acima.  Zona próxima do aeroporto com menos perigo de incêndio.	No caso dos incêndios rurais, o resultado traduz a cartografia oficial da perigosidade estrutural de incêndio rural em Portugal (ICNF). O perímetro de 25 km (igual para todas as implantações analisadas) justifica-se pelo fumo e eventual interferência dos meios aéreos de supressão do fogo com o normal funcionamento do aeroporto. Os incêndios verificados em 2017 em Portugal mostram que, eventualmente, 25 km pecam por defeito

**3.2.4 Contributos relativos ao PT5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício**  
*Documento: PT5\_Anexo 2 - Conectividade aérea e desenvolvimento regional*

Comentário /questões	Resposta da CTI
<p>Geral:</p> <p><i>Definição duplamente defeituosa das zonas de influência dos aeroportos</i></p> <p>Consideramos este relatório profundamente e transversalmente enviesado por dois defeitos na definição das zonas de influência das OEs:</p>	<p>A questão da zona de influência foi erradamente interpretada pela Magellan 500.</p> <p>Repete-se de novo a explicação</p> <p>Isócronas de 30 minutos, definidas no contexto do trabalho desenvolvido pelo PT3, não representam de forma alguma “zonas de influência” das</p>

*Definição das zonas de influência não conforme com as recomendações da Comissão Europeia para a UE:*

A definição das zonas de influência adotada pela CTI, em nossa leitura nunca justificada, é:

“O território de influência das localizações das várias OE é definido pelo grupo de concelhos em que pelo menos uma parte do seu território está a menos de 30 minutos de distância, isto é, é abrangido pela isócrona de 30 minutos (calculadas ao longo da rede rodoviária – PT3), do local de implantação da OE para o aumento da capacidade aeroportuária.” (Pág. 4).

Esta definição é demasiado limitada e não faz grande sentido pelas razões apontadas na Secção 2. Quando a recomendação da Comissão Europeia é:

“A zona de influência de um aeroporto, refere-se à “fronteira geográfica de mercado” e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se “normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade”.

(Comunicação de 2014, n.º 25 da Comissão Europeia). Esta definição é aliás confirmada pela área jurídica da própria CTI no Relatório Preliminar (PT6\_Anexo A - Análise legal do modelo de financiamento face aos regulamentos europeus).

Definição esta que tem sido consistentemente usada pela Magellan 500 nas apresentações do seu projeto.

*Delimitação não equitativa entre as diversas OEs das zonas de influência*

Conforme evidenciado na Secção 2.

várias localizações aeroportuárias e muito menos “fronteiras de mercado”.

O objetivo das isócronas é apenas o de definir um limite para o território considerado como “envolvente próxima” de cada localização, através de um critério igual para todas elas. Por envolvente próxima, entendemos o território onde se considera que haja maior probabilidade de localização de funções associadas ou de apoio ao aeroporto, e onde é expectável que resida o grosso da força de trabalho necessária, tanto para o aeroporto como para as funções a ele associadas.

A escolha do limite temporal de 30 minutos, prende-se com o facto de esse valor ser muito próximo do tempo médio das viagens pendulares casa-trabalho na UE (que é de 27 minutos, segundo o Eurostat). Em Portugal, tal valor é até bastante inferior a 30 minutos (concretamente, 21 minutos). Ver [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main\\_place\\_of\\_work\\_and\\_commuting\\_time\\_statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_place_of_work_and_commuting_time_statistics).

No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.

Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.

Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspectiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.

Comentário /questões	Resposta da CTI

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
8	Figura 1 – Distribuição dos anéis de distância ao Aeroporto Humberto Delgado	<p>Logo numa primeira análise não parece não fazer sentido.</p> <p>Mourão nos anéis de influência, e Condeixa-a-Nova não, que fica 1 Km mais perto, e é todo em autoestrada?</p> <p>Mesmo sendo (erradamente, em nossa opinião) exclusivamente rodoviário, não se vislumbra o impacto dos principais eixos de autoestrada.</p>	<p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspectiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p> <p>Embora pudesse ser interessante fazer uma análise mais fina de cada território, para fins de comparação entre OE o critério teria de ser objetivo e igual para todas as opções.</p>
13-20	3. Caracterização económica da Área	Trata o vasto território e população da AML como se fosse um único polo quando na realidade são pelo menos	No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
	Metropolitana de Lisboa	<p>3 realidades diferentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lisboa concelho: principal polo turístico, 18% da população</li> <li>• Oeste e Norte de Lisboa: 8 concelhos mais populosos com 54%, mais de metade da população da AML incluindo concelhos especialmente relevantes turístico-economicamente: Sintra, Oeiras (mais alto PIB/Capita da AML), Cascais ...</li> <li>• Sul do Tejo: 28% da população</li> </ul> <p>Esta caracterização deveria ter uma análise mais fina por estas sub-regiões, até porque são realidades completamente distintas em termos de acessibilidade às diversas OEs, sendo que no caso das opções a Sul do Tejo, têm por norma de atravessar Lisboa para chegar a uma das pontes.</p>	<p>implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspetiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p> <p>Embora pudesse ser interessante fazer uma análise mais fina de cada território, para fins de comparação entre OE o critério teria de ser objetivo e igual para todas as opções.</p>
23	Figura 4 - Área de Influência CTA	<p>Amadora na área de influência de 30 minutos de CTA? 55 Km atravessando Lisboa?</p> <p>Já tratado na Secção 2 da presente pronúncia.</p> <p>Igualmente, Odivelas, atravessando a</p>	<p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da</p>



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
		<p>cidade?</p> <p>E Azambuja, cujo início do concelho está a cerca de 60 Km, os carros sairão do CTA logo a 120 Km/h?</p>	<p>distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspectiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p> <p>Embora pudesse ser interessante fazer uma análise mais fina de cada território, para fins de comparação entre OE o critério teria de ser objetivo e igual para todas as opções.</p>
25	Figura 6 - Área de Influência - STR	<p>Já tratado na Secção 2.</p> <p>Um exemplo adicional: o território do concelho de Vila Franca de Xira, não incluído, começa a seguir ao nó do Carregado, a 52 Km do Magellan 500 via troço sistematicamente descongestionado da autoestrada A1, facilmente alcançável em menos de 30 minutos.</p>	<p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspectiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p> <p>Embora pudesse ser interessante fazer uma análise mais fina de cada território, para fins de comparação entre OE o critério teria de ser objetivo</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			e igual para todas as opções.
27	Figura 8 - Área de Influência – VNO	Ver Secção 2 da presente pronúncia.	<p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspetiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p> <p>Embora pudesse ser interessante fazer uma análise mais fina de cada território, para fins de comparação entre OE o critério teria de ser objetivo e igual para todas as opções.</p>
43-45	6. Impactos macroeconómicos: uma abordagem qualitativa	Análise toda ela enviesada pela defeituosa definição e cálculo das zonas de influência dos aeroportos.	<p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>AHD.</p> <p>Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspetiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.</p>

Documento: PT5\_Anexo 3 - Análise Input-Output

Comentários/questões	Resposta da CTI
<p>Geral:</p> <p>Porque não usaram os extensos e detalhados estudos de referência sobre os impactos económicos dos aeroportos na Europa (por ex. Entrevistas 2015, que inclui Portugal).</p> <p>Análise toda baseada em “Cálculos Próprios” cuja base ou racional não se vislumbra, bem como os resultados.</p> <p>Análise excessivamente baseada em divisões administrativas artificiais. Não faz sentido considerar STR como “Alentejo”. STR está fora da AML, mas está na CCDDR LVT, é a Norte de Lisboa e do Tejo, e funciona já hoje como uma extensão da urbe de Lisboa, com 20% da população móvel a trabalhar diariamente em Lisboa</p>	<p>As análises de impacto económico seguiram as melhores práticas de avaliação, sendo realizadas com um nível de detalhe de informação que não reconhecemos nos relatórios referidos.</p> <p>No Anexo 2 do PT5, a definição de área de influência e a sua definição nos mapas serviu apenas para caracterizar a densidade populacional e económica em torno de cada localização, não se retirando daí implicações diretas para a localização do futuro aeroporto.</p> <p>Para a avaliação dos impactos macroeconómicos da construção do futuro aeroporto consideraram-se anéis de 30 minutos até ao máximo de 120 minutos. Esta análise teve como objetivo aferir a relevância da distância para o impacto do novo aeroporto, corroborando as análises que mostram a sua importância e as vantagens da atual localização do AHD.</p>

Adicionalmente, deve referir-se que na definição das áreas de influência, realizada pelo PT5, adotou-se uma perspetiva mais abrangente do que a que resulta da isócrona dos 30 minutos de deslocação rodoviária, incluindo todos os municípios que apresentam uma parte do seu território dentro da referida isócrona.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
10-13	Tabela 1. Impactos totais de cada uma das OE (106€) na economia nacional associado ao investimento não-aeroportuário	Como é que é possível as versões duais terem impactos 20-30 vezes menores que as únicas.	Os dados, a metodologia e os cálculos estão explicitados no relatório do PT5. Sobre a AIO ver resposta acima ao parecer do Prof. João Confraria.
	Tabela 2. Impactos diretos e indiretos de cada uma das OE (106 €) na economia nacional associado ao investimento não-aeroportuário* Tabela 3. Impactos induzidos de cada uma das OE (106 €) na economia nacional associado ao investimento não-aeroportuário* Tabela 4. Impactos de cada uma das OE (106 €) em termos de IVA, Impostos e Subsídios sobre os produtos*	E Santarém sistematicamente 2 vezes menores que os seus congéneres?	Os dados, a metodologia e os cálculos estão explicitados no relatório do PT5. Sobre a AIO ver resposta acima ao parecer do Prof. João Confraria.
12-14	1.3. Impactos regionais do investimento em infraestruturas não aeroportuárias  2.3. Impactos regionais do investimento em	Análise excessivamente baseada em divisões administrativas artificiais.  Não faz qualquer sentido considerar	1.3 Os dados, a metodologia e os cálculos estão explicitados no relatório do PT5. Sobre a AIO ver resposta acima ao parecer do Prof. João Confraria. Os dados estatísticos seguem a tipologia definida e disponibilizada pelo INE.

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
17-19	infraestruturas aeroportuárias	<p>STR como “Alentejo”.</p> <p>STR está fora da AML, mas está na CCDR LVT, é a Norte de Lisboa e do Tejo, e funciona já hoje como uma extensão da urbe de Lisboa, com 20% da população móvel a trabalhar diariamente em Lisboa.</p>	

Documento: PT5\_Anexo 4 - Estudo Económico da Desativação e Renaturalização do AHD

Comentários/questões	Resposta da CTI
<p>Geral:</p> <p>Já que estamos no campo das hipóteses, porque não fizeram um estudo alternativo do valor económico dum cenário de downsizing do AHD?</p>	<p>Entende-se que a sugestão do estudo de downsizing corresponderia a manter as operações do AHD, desafetando, progressivamente algumas das áreas do perímetro aeroportuário. No objeto do estudo da CTI estava previsto o estudo da desativação do AHD e não da sua progressiva redução de atividade. Não obstante, do ponto de vista de procura, os estudos de procura, nas opções duais, assumem a redução de tráfego do AHD (comparativamente com os níveis atuais).</p> <p>Isto é, existirá “capacidade” em excesso, que poderá permitir libertação de áreas. Tal implicaria a identificação das áreas a desafetar da operação aeroportuária, para posterior exploração do ponto de vista imobiliário. É uma análise possível, embora, até ao momento, o PT5 não disponha de informação que permita esta análise.</p>

Comentários/questões	Resposta da CTI
<p>Geral:</p> <p>Toda esta análise peca por ser um exercício excessivamente teórico.</p> <p>Dentro da concessão será resultado duma negociação com o concessionário. O precedente é o acordo anterior para a Portela + Montijo, que resultou em contrapartidas consignadas no Mou assinado em janeiro de 2019</p> <p>Fora da concessão, é o plano de negócio dum consórcio privado.</p> <p>Não faz sentido desenvolver e analisar VALs fictícios porque por um lado existe um aeroporto concessionado e um contrato de concessão, e porque esses VALs por regra não coincidirão com os dos promotores-investidores.</p> <p>A não ser que o Estado concedente fizesse o resgate da concessão e a pusesse de novo a concurso, mas tratar-se-ia dum gasto e dum risco provavelmente inaceitável para qualquer governo</p> <p>A análise financeira deveria incluir o tipo de financiamento previsto para cada projeto, nomeadamente financiamento público, aumento das taxas aeroportuárias, etc.</p> <p>O Capex de CTA e VNO consideram?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Custos das infraestruturas de acesso dedicadas</li> <li>• Custos antecipação as grandes infraestruturas de acesso que doutra forma poderiam ser feitas no "tempo do País" até 2050, na sequência da AV Lisboa-Porto, conforme definido no PFN?</li> </ul> <p>Porque estes custos estão incluídos quer para MTJ que para STR</p>	<p>Os custos das acessibilidades considerados em cada OE correspondem aos outputs do PT3, e incluem as vias de acesso de serviço dedicado às infraestruturas aeroportuárias.</p> <p>A ACB considera dois cenários de análise – Base e Expansão. A prorrogação da execução das grandes infraestruturas de acesso, corresponde à manutenção do cenário Base por um período de tempo superior, até à concretização dos pressupostos do cenário de Expansão.</p>

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Respostas da CTI
46	Tabela C.1.: Cronograma de investimento Tabela E.3.: Fluxos de caixa da opção STR	Os valores de Capex para STR estão grosseiramente sobrestimados  Falseiam completamente o VAL, que seria facilmente o melhor se não inventassem valores inflacionados	Os pressupostos utilizados para o cálculo dos custos de investimento estão detalhadamente explicitados no Anexo 5 do relatório PACARL e são os mesmos para todas as OEs.  O qualificativo “significativamente subestimados” é genérico e carece de fundamento.  Acresce que ao longo das várias reuniões que a CTI teve com a Magellan, o promotor nunca aceitou informar custos à CTI.

Documento: PT5\_Anexo 6 - Estudo Económico do Contrato de Concessão

Comentário/questão	Resposta da CTI
Geral: Este estudo não contempla que o quadro regulatório para as tarifas de STR poderá não ser o mesmo que para o AHD, sendo fora da concessão. O estudo tampouco contempla o aumento integral de taxas aeroportuárias no AHD até 2024.	Não existe referencial para o quadro regulatório das OE. O quadro regulatório atualmente em vigor não é adequado, como se demonstra no Anexo 6 (PT5). Assim, foi estabelecido um cenário de aumento de tarifas invariante para as várias OE, garantindo a sua comparabilidade. À data de elaboração da análise não se encontravam definidas as tarifas para 2024.

Comentários específicos:



Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
9	Tabela 2 – Performance histórica da ANA S.A.	Sendo uma análise de todo o contrato de concessão, porque construíram a Tabela 2 com os resultados da ANA S.A. e não de todo o Grupo ANA?	O Contrato de Concessão foi estabelecido com a ANA S.A.. A tabela referida pretende descrever a performance do concessionário.
40-41	Caso o aeroporto se localize fora do raio de 75 Km não se entende que haja incumprimento do Estado e, como tal, não haverá direito a reequilíbrio financeiro da Concessionária, tampouco resolução do contrato. Nesse cenário, apenas a necessidade de uma operação complementar integrada entre os dois aeroportos levaria, porventura, a Modificações do Concedente ao Contrato de Concessão passíveis de gerar o direito da Concessionária à reposição do equilíbrio financeiro com fundamento na alteração da operação do AHD.	<p>“necessidade de uma operação complementar integrada entre os dois aeroportos”</p> <p>Não necessária se os dois aeroportos forem tecnicamente compatíveis e puderem operar independentemente</p>	Correto, caso o aeroporto se localize fora do raio de 75 km e possa ser operado de forma independente do AHD, não existe, na opinião dos autores do relatório, fundamento para REF.

Comentário/questão	Resposta da CTI
<p>Geral:</p> <p>Página 61: “Um outro aspeto importante, já referido, é que, na análise realizada, estão incluídos os benefícios da redução de tempos de viagem no cenário de Expansão, isto é, com a concretização de investimentos estruturantes ao nível da Alta Velocidade e TTT, mas não estão a ser considerados os impactes associados, sejam ao nível de CAPEX, OPEX ou impactes ambientais.”</p> <p>Porque não fizeram uma análise de sensibilidade relativamente aos tempos reais nos planos nacionais de infraestruturas ferroviárias e rodoviárias, seus muito prováveis atrasos, ou simplesmente não virem a ser feitas, estas infraestruturas?</p> <p>E todo o estudo não levou em conta um conjunto de infraestruturas de acesso dedicadas, ignorando-as ou “desorçamentando-as”.</p>	<p>Os custos de investimento associados a essas infraestruturas deveriam ser totalmente imputados às OE se essas infraestruturas servissem só, e apenas, o aeroporto, o que não é um cenário plausível.</p> <p>De acordo com o estudo de procura, CTA e VNO são as opções que possuem mais passageiros em AV. É um resultado natural uma vez que os aeroportos estão situados “em cima” da linha (em plena via).</p> <p>CTA e VNO capturam mais benefícios (têm mais passageiros) ao contrário, por exemplo, de STR que, de acordo com os estudos de procura e acessibilidades, não possui passageiros em AV.</p> <p>No entanto, e como referido, não foram consideradas nas OE os correspondentes custos incrementais por cada passageiro que utilizará o aeroporto como ponto de chegada ou partida. Tal não significa que os custos de construção da AV e TTT devam ser integralmente imputados a estas localizações, mas sim que seria necessário apurar os respetivos custos incrementais por passageiro associados à procura com origem ou destino no aeroporto.</p>

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
41	b) Emissões e poluição atmosférica (VAL@5%;	Levaram em linha de conta, estando 77 Km mais a	Os estudos de procura são agregados e não indicam OD.

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
44	M€) b) Poluição atmosférica (VAL@5%; M€)	Norte, e vindo 75% dos voos do Norte as reduções de emissões referentes a esse tempo de voo?	
55	Por questões de segurança, a construção do aeroporto em Vendas Novas obrigará à desativação da base militar do CTA-Alcochete. Os valores indicados para compensações devidas à Força Aérea Portuguesa(FAP) são de 130 M€ no caso do MTJ e 372 M€ no caso do CTA (ANA/Vinci, 2023).	<p>Não se trata apenas das compensações à FAP.</p> <p>O valor destes solos deverá ser contabilizado como ajudas de Estados a esses projetos.</p>	<p>Não foram considerados custos associados a expropriações ou cedências de direitos de ocupação em nenhuma das OE.</p> <p>Como visto no <b>Parecer A (páginas 9 e 10)</b>, um auxílio de Estado implica “a existência de uma empresa, a imputabilidade da medida ao Estado, o seu financiamento através de recursos estatais, a concessão de uma vantagem, a seletividade da medida e os seus efeitos sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros”.</p> <p>Como aí se esclarece, a forma pela qual o auxílio é prestado é irrelevante. Foi também esclarecido como a construção e exploração de uma infraestrutura aeroportuária preenche o conceito de “empresa”. Naturalmente, a disponibilização a essa empresa de terrenos do Estado, pelo Estado, preenche os critérios da imputabilidade ao Estado e do seu financiamento mediante recursos estatais (o que, aliás, era já reconhecido no <b>Parecer A, a páginas 21</b>, referindo-se à “disponibilização de propriedades”). Sendo os terrenos disponibilizados à empresa em causa, a medida é necessariamente seletiva. No que respeita aos requisitos da afetação da concorrência e das trocas comerciais, já concluímos que “qualquer auxílio ao investimento e ao funcionamento do(s) aeroportos) de Lisboa que preencha os restantes requisitos do conceito de auxílio de Estado será necessariamente considerado como afetando a concorrência e o comércio entre Estados-membros” (<b>página 29 do Parecer A</b>).</p> <p>Finalmente, e sobretudo, no que respeita ao requisito da “vantagem”, e como se disse no <b>Parecer A, a páginas 22</b>, “se o auxílio consiste, por exemplo, na venda de um bem (v. g., um imóvel), [...] já não é tão claro que tenha sido concedida uma vantagem, porque se trata aí de comportamentos que poderiam ser adotados por um operador económico privado”. Ora, “não há favorecimento quando a medida estatal ocorra nas condições normais de mercado, quando</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>possa ser vista como uma transação comercial normal e quando o Estado aja como um operador económico normal”. O fulcral é, aqui, que a disponibilização dos terrenos propriedade do Estado ocorra como se o Estado fosse um agente privado, como se visasse a maximização do lucro, ainda que com perspetivas de rendibilidade de “longo prazo”.</p> <p>Desse ponto de vista, portanto, a disponibilização gratuita dos terrenos do Estado implicará a qualificação dessa operação financeira como auxílio de Estado.</p> <p>Ao contrário, se a venda, o arrendamento ou outra operação alternativa se verificarem por valores de mercado, não será concedida uma vantagem e, em consequência, a operação não poderá ser qualificada como auxílio de Estado.</p> <p>Dada a dúvida que pode suscitar-se quanto ao que serão, em cada caso, os “valores de mercado”, a Comissão Europeia esclareceu que, se a operação em causa for adjudicada “na sequência de um procedimento de concurso competitivo, transparente, não discriminatório e incondicional, em sintonia com os princípios do TFUE em matéria de contratação pública”, e desde que desde que “tenham sido utilizados os critérios adequados para selecionar o comprador” (<b>páginas 24 do</b></p> <p><b>Parecer A</b>), se considerará que o valor contratado é o de mercado e, portanto, não existe vantagem nem, logicamente, auxílio de Estado.</p> <p>Note-se que, em qualquer caso, o que foi dito apenas respeita ao financiamento de atividades de natureza económica. Assim, “o financiamento de infraestruturas que não se destinam a ser exploradas comercialmente é, em princípio, excluído do âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais”</p> <p>(<b>Comunicação da Comissão sobre a noção de auxílio de Estado, n.o 203</b>). Tivemos a oportunidade de esclarecer, no <b>Parecer A (páginas 16 e ss.)</b> quais as infraestruturas e atividades que se enquadram no exercício de prerrogativas de poder público. De todo o modo, uma eventual disponibilização de terrenos do Estado por valores inferiores aos do mercado apenas escapará à qualificação de “auxílio de estado” na medida em que se destine exclusivamente a cobrir os</p>

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Resposta da CTI
			<p>custos adicionais, para a empresa, do investimento e funcionamento de infraestruturas necessárias para o exercício daquelas prerrogativas, ou apenas na proporção em que vise esse objetivo.</p> <p>Em aplicação deste princípio, como já havíamos referido no Parecer (<b>a páginas 18</b>), entende a Comissão Europeia que, no “caso de uma infraestrutura originalmente utilizada para atividades não económicas ser posteriormente reafetada a uma utilização económica (por exemplo, se um aeroporto militar for convertido para utilização civil), apenas os custos incorridos na conversão da infraestrutura para utilização económica serão tidos em conta para a apreciação realizada nos termos das regras em matéria de auxílios estatais”. Isto é, todas as despesas realizadas antes, para financiar atividades não económicas, não serão consideradas auxílios de Estado.</p>

### 3.2.5 Contributos relativos ao PT6 – Análise jurídica – Relatório Síntese

Os principais contributos jurídicos já foram acima assinalados.

O Relatório PT 6 é, em síntese, uma compilação do que resulta dos pareceres solicitados pela CTI a diversos consultores. Relativamente a cada um desses pareceres importa dar nota do seguinte:

		Resposta da CTI
Parecer A	O parecer A promove uma análise descritiva da regulação jurídica, mas não analisa (e o Relatório Preliminar também não) matérias essenciais à análise das Opções, em concreto no que se refere à disponibilização dos terrenos do CTA e do Aeroporto do Montijo como “ajudas de Estado”; (ii) à vantagem para o Estado Português em matéria de “ajudas de Estado” decorrente o facto de STR não implicar qualquer financiamento público.	O Parecer A corresponde integralmente, incluindo os esclarecimentos solicitados, à tarefa descrita na RCM e, por conseguinte, o PT6 entende estar plenamente cumprida.

		Resposta da CTI
Parecer B	<p>O parecer B contém incorreções jurídicas e está incompleto. Por um lado, sempre que se refere à Opção 4 (AHD+STR) refere que tal implica a</p> <p>Modificação do Contrato de Concessão, o que não é juridicamente certo, porque nesta Opção, STR não implica tal Modificação, como acima já se mencionou. Por outro, dá como assente que a ANA ainda é titular do direito ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL, não promovendo a análise das demais situações jurídicas que, a este respeito e face à matéria de facto existente, se impõe, conduzindo o Estado Português a tomar decisões ilegais. Acresce que a alocação/identificação dos riscos das soluções analisadas pelo Parecer B relativamente a STR estão incorretas e prejudicam a análise das Opções que o integram.</p>	<p>Não corresponde à verdade que se diga que a opção dual implique logo uma modificação objetiva do contrato. <i>Vide supra</i> as sucessivas explicações.</p>
Parecer C	<p>Este parecer promove uma análise generalista que, em bom rigor, não identifica em concreto os riscos regulatórios, designadamente a nível ambiental, de cada uma das Opções. No que se refere à Proteção do Montado, o Parecer coloca em pé de igualdade STR, CTA e VNO, não tratando a situação do CTA como possível crime ambiental e limitando-se a descrever o regime contraordenacional.</p>	<p>O Parecer C é instrumental à análise jurídica, consubstanciando um levantamento exaustivo, multinível da legislação ambiental (e não só) relevante para a AAE.</p>
Parecer D	<p>Este parecer promove uma análise generalista que, em bom rigor, não identifica em concreto os riscos regulatórios, designadamente a nível ambiental, de cada uma das Opções.</p>	<p>O Parecer D fez um levantamento jurídico e fáctico minucioso e detalhado, de grande qualidade sobre o território e suas condicionantes, no que respeita às áreas de implantação. Foi, inclusive, a detalhe que extravasa a AAE. Contudo, de valor inestimável para o PT6</p>

*Outros elementos a considerar pela CTI*

Para efeitos de análise pela CTI em sede de revisão da pronúncia do Relatório Preliminar, junta-se ainda, como Anexo V, a apresentação divulgada na conferência de imprensa promovida pela Magellan 500 no dia 25 de janeiro de 2024.

ANEXO I  
Avaliação Comparativa de acessibilidades terrestres a duas localizações  
aeroportuárias alternativas FUNDEC - IST/ VTM

**Resposta da CTI**

O presente documento apresenta os comentários gerais relativos à pronúncia da MAGELLAN 500 constantes no Anexo I – “Avaliação Comparativa de acessibilidades terrestres a duas localizações aeroportuárias alternativas”, documento preparado pela FUNDEC e pela VTM na sua qualidade de consultores do MAGELLAN 500 AIRPORT.

#### **Da Ausência de uma avaliação Multicritério**

Como é sabido, a avaliação multicritério é uma das metodologias correntes de avaliação de projetos, com os seus méritos e, também, limitações. Em particular, a sua aplicação em processos de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), com fases de consulta pública e institucional, em vez de elucidar e clarificar o debate, tende a fechá-lo sobre si, não contribuindo para a sua transparência e desmotivando mesmo os processos participativos. É que numa AAE importa distinguir, de forma muito clara, a componente estritamente técnica e científica das várias análises disciplinares e dos seus resultados objetivos, sejam eles quantificados e/ou qualificados, das componentes subjetivas dos valores e das prioridades, que cabem (e são captadas) no âmbito da participação pública e institucional e, por último, na esfera da decisão política.

Esta nossa posição está devidamente justificada no terceiro parágrafo do capítulo 8 da “Análise comparativa das Opções Estratégicas” do Relatório Síntese do PT3 nos seguintes termos:

*“Convém salientar que os fatores de avaliação e os respetivos indicadores poderão não ter necessariamente o mesmo peso para o decisor, pelo que qualquer tentativa de agregação numérica terá, implicitamente, uma valoração do peso relativo dos fatores e indicadores, que não se dilui, mesmo que iguais pesos sejam atribuídos a cada indicador.”*

#### **Da Modelação Rodoviária**

Neste ponto, pretende-se esclarecer de uma forma sucinta o Modelo Base formulado no âmbito do estudo rodoviário realizado e constante do Relatório 2-ICS e do Relatório Síntese do PT3, que permitiu a avaliação de todas as OE e, conseqüentemente, todas as localizações aeroportuárias, tendo presente os objetivos do estudo.

Deste modo, refere-se sucintamente os seguintes aspetos considerados na construção do Modelo Base (Ano 2023 -cf. Figura 29, pág 42 do Relatório Síntese do PT3 – Versão Preliminar) que constituiu um modelo comum que permitiu comparar todas as OE, tendo-se assumido os seguintes pressupostos na respetiva formulação:

- área geográfica definida abrangendo todas as localizações aeroportuárias e opções em análise, com conseqüente zonamento tendo presente os dados de procura;
- rede rodoviária modelada definida considerando as infraestruturas rodoviárias principais, com dados de tráfego fiáveis e disponíveis (TMDA resultante do Recenseamento de Tráfego IMT), e “secundária”, sem dados de tráfego, constituindo uma rede contínua;
- procura definida apenas pelos dados de tráfego referidos (tráfego inerente a cada arco), não construindo uma Matriz O/D sintética sem possibilidade de validação;
- afetação considerando apenas o Volume Base dos arcos da rede principal, considerando uma hora média definida por um fator de Volume Horário de Projeto igual a 0,07 e uma repartição de 50/50;
- calibração do modelo apenas no que se refere a tempos de percurso, comparando os valores estimados pelo modelo com os



retirados no “GoogleMaps” nos troços das AE A2 e A8, através do ajustamento dos parâmetros da curva VDF (*Volume-Delay Function*);

- validação do modelo, com base igualmente nos tempos de percurso, mas utilizando dados distintos dos utilizados na calibração, nomeadamente entre zonas “A1”, “A2”, “A6” e “A8”, permitindo validar globalmente a rede modelada (“Norte-Sul-Este-Oeste”).

Uma vez validado o Modelo para a “Situação Atual” (2023), representando o Cenário Base, foi definido o ano de referência de 2050, com base no TMDA de 2050 calculado por aplicação do fator de crescimento estimado ao TMDA de 2023. Deste modo, construiu-se o denominado *Cenário de Referência* que constituiu a base comum que permitiu a modelação de todos os cenários, representando as diferentes OE, e respetiva avaliação de resultados (Cenários MTJ+AHD, STR+AHD, CTA+AHD, VNO+AHD, MTJ, STR, CTA e VNO com base no TMDA de 2050 acrescido do tráfego rodoviário gerado das correspondentes opções estratégicas, tendo presente a rede atual e as soluções de ligação às diferentes plataformas aeroportuárias - ligações rodoviárias modeladas “virtualmente” através da definição de conectores de centroides com o comprimento estimado da infraestrutura rodoviária em fase de Programa Preliminar).

Saliente-se que, função da metodologia preconizada na construção do modelo e sucintamente exposta, cumpre esclarecer que não se consideram aplicáveis as afirmações a seguir transcritas e constantes no referido Anexo 1 da pronúncia:

- “[...] *qual a matriz de origem (“semente”) considerada e a metodologia para a sua obtenção* [...]];
- “[...] *quais os indicadores estatísticos de ajuste alcançados no final do processo de calibração, como o Índice GEH e o coeficiente de determinação  $R^2$ , cuja ausência é notória; a distribuição da distância média de viagem (Trip Length Distribution - TLD) antes e após a calibração* [...]];
- “[...] *não é possível sem ela fazer uma avaliação comparativa com outras abordagens admitidas como mais efetivas e proporcionando mais equidade de análise, no que respeita ao*

*modelo de acessibilidades terrestres. [...]*”;

- “*A não consideração das Autoestradas A9, A10 e A13 na análise para STR é uma falha grave do estudo, evidenciando um viés que não se compreende. [...]*”
- “*Adicionalmente, é tecnicamente questionável, também em termos de conceção da avaliação, que o estudo da CTI não tenha considerado a evolução do congestionamento para os horizontes temporais futuros, tanto derivado pelo tráfego induzido pelo aeroporto como pelo aumento natural do tráfego. [...]*”

No que se refere ao modelo desenvolvido pela FUNDEC/VTM, para o qual não foi apresentada a metodologia de construção, designadamente o processo de formulação, calibração e validação, referindo-se apenas “[...] *teve por base a utilização de dados de big data recolhidos através da plataforma TomTom Move [...]*”, poder-se-á afirmar que o mesmo foi desenvolvido especificamente para as OE que englobam a localização STR, não podendo assim ser utilizado numa avaliação comparativa de todas as OE em análise.

Neste ponto, observe-se que para os Tempos de Percurso no ano de 2050 entre a “Praça do Marquês de Pombal” e as localizações STR e CTA, são apresentados os tempos de 87 e 77 minutos, respetivamente, não sendo referidas as distâncias.

De facto, no estudo constante do Relatório 2-ICS os mesmos tempos estimados correspondem a 67 e 37 minutos, respetivamente (observe-se que no modelo “ICS” e para todos os cenários apenas é considerado o efeito do tráfego “local” na rede principal). Considerando a distância média calculada e apresentada no Relatório 2-ICS (de 94 e 51 km, respetivamente), constata-se que as velocidades médias correspondem a cerca de 65 e 40 km/h no estudo “FUNDEC/VTM”, e de 84 e 82 km/h, no estudo “ICS”. Será ainda de observar que para as localizações MTJ e VNO, não mencionadas no estudo da FUNDEC/VTM, as velocidades estimadas no estudo “ICS” correspondem a cerca de 83 e 86 km/h, respetivamente.

Assim, realça-se a homogeneidade das velocidades teóricas estimadas, face aos pressupostos base de rede assumidos, entre todas as OE no modelo desenvolvido pelo “ICS”, podendo-se concluir que não se percebe a diferença apresentada nos tempos estimados pelo modelo

### “FUNDEC/VTM” para as localizações STR e CTA.

Por outro lado, será ainda de salientar que, face ao exposto no estudo FUNDEC/VTM, na “Tabela 2” e, consequentemente, na “Figura 6” são apresentados os resultados relativos “à procura com origem/destino em STR por via na *screenline* a sul do nó da A1 e A10”, estimando uma diminuição do tráfego na A1. Neste ponto, questiona-se esta análise pontual e não global da procura, não deixando de se observar o facto (estranho) da diminuição da procura na A1, apenas explicável pela alteração dos padrões de procura, mas não explicitados no estudo FUNDEC/VTM.

Por último, relativamente ao Indicador de Viabilidade Rodoviária para avaliar a viabilidade da instalação de um serviço de transporte público rodoviário (STPR) de alta capacidade e de alta frequência, proposto no Relatório da CTI sobre Fatores Críticos de Decisão, definiu-se o grau médio de saturação da rede rodoviária resultante da introdução de corredores dedicados exclusivamente para esse serviço nos troços mais carregados das autoestradas de ligação entre os aeroportos e Lisboa, nomeadamente o troço da A1 entre Lisboa (Sacavém) e Vila Franca de Xira e o troço da A12 correspondente à Ponte Vasco da Gama. Para qualquer dos casos conclui-se que a afetação de uma via dedicada não seria viável, salientando-se que as OE mais desfavoráveis seriam as que incluíam MTJ apresentando as restantes OE resultados algo semelhantes.

### **Do Modelo Ferroviário**

Os estudos realizados consideraram as infraestruturas ferroviárias, quer existentes quer programadas ou planeadas, assumindo-as como “invariáveis”, uma vez que são suportadas no PFN, no PNI2030 e no recente documento da AMT com o título “Orientações para um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável”.

A rede de AV prevista na proposta do PFN contempla não só as ligações diretas entre as cidades do Porto e de Lisboa, tirando partido da quadruplicação da linha do Norte entre o Carregado e Lisboa Oriente, como a construção de uma nova linha AV, igualmente entre o Carregado e Lisboa, para a qual apresenta duas opções, com traçados na margem direita e esquerda do rio Tejo, sendo que a segunda entroncará na LAV

Lisboa Madrid, na zona do Poceirão, permitindo ligações diretas Norte – Sul não sobrecarregando e, pelo contrário, aliviando, o núcleo central da AML, implicando esta um menor investimento (estimativa de custos IP). Observe-se que a LAV também irá beneficiar, embora de modo indireto, as opções que englobam STR, quer em tempos de ligação, quer em potencial de serviços.

Na perspetiva de melhoria de serviço e de valorização das OE envolvendo STR, foi mesmo proposto, à semelhança das outras localizações em análise, a alteração da proposta inicial de uma “estação terminal” para uma “estação de passagem”.

Relativamente ao apontado nas discrepâncias do indicador AT11, “Tempo de viagem futuro em transporte público” recomenda-se uma leitura atenta dos indicadores apresentados nos diferentes “Quadros”. É que a diferença de tempos neles reproduzida é resultante da inclusão dos tempos médios de espera em função da frequência espectral de serviços.

### **Em Síntese**

#### **indicadores do FCD2**

- a. O estudo que conduziu ao cálculo dos diferentes indicadores não foi sujeito a qualquer tipo de “avaliação multicritério” uma vez que encaramos uma AAE como um processo aberto, participativo e de suporte à tomada de decisão;
- b. Os indicadores foram definidos e previamente sujeitos a validação em Consulta Pública, salientando-se que os mesmos foram estimados com base num modelo comum; salienta-se neste ponto a incorreção do referido na pronúncia da correlação entre “distância e tempo de viagem” uma vez que, na análise de correntes de tráfego, e do ponto de vista macroscópico, se deve ter presente a relação fundamental ( $q=k \cdot u$ , traduzindo que o tempo depende da procura pelo que não depende da distância);
- c. Os indicadores AT2, AT5 e AT6 foram definidos e clarificados tendo sido calculados com base nos mesmos pressupostos;
- d. Os indicadores embora apresentando diferentes escalas são sempre apresentados em escala relativa;

### **RTC3: Acessibilidades e Território**

- i A LAV já “estabilizada” também beneficia as opções que englobam STR quer em tempos de ligação quer em potencial de serviços;
- ii Conforme referido anteriormente no presente documento não se considera válido o exposto nos tempos de deslocação apresentados pelo estudo da FUNDEC/VTM;
- iii Conforme referido, o modelo base formulado e construído, com base em dados existentes e disponíveis (e apresentados), constitui um modelo base para comparação das diferentes OE, tendo presente pressupostos comuns, não se considerando válidas as afirmações referidas conforme o já exposto;
- iv O cálculo do indicador de viabilidade apresentado e calculado foi definido e apresentado para todas as localizações em análise tendo presente a Rede Principal adjacente e com ligação direta a Lisboa, tendo-se apenas focalizado nos troços com no mínimo 3 vias por sentido (note-se que neste indicador qualquer ligação não apresenta viabilidade e STR encontra-se a par de CTA e VNO, com MTJ a apresentar o pior “desempenho”);
- v Por último, foram revistas algumas inconsistências pontuais de representação entre o quadro síntese da avaliação comparativa constante do RTC3 e do RNT.

gravitacionais para os vários segmentos da procura, usando em todos os casos curvas logísticas para a degradação da procura com o tempo de acesso rodoviário, tiveram sempre calibrações com coeficientes de correlação superiores a 98%.

#### Relatório complementar PT1

Atendendo à natureza deste relatório, não faz sentido a apresentação deste dados, que incorporam níveis significativos de propriedade intelectual do consultor. No entanto, e caso subsistam dúvidas quanto à qualidade e independência das análises realizadas, o consultor está disponível para a apresentação dessa informação aos autores deste relatório e corrida dos modelos na sua presença.

Como os autores (anónimos) desse relatório certamente saberão, um dos modelos mais usados e reconhecidos para o estudo da procura de transportes é o modelo gravitacional, que tem como uma das suas bases fundamentais a degradação da procura com a distância (ou tempo) entre o ponto de partida do viajante e o local a que pretende aceder.

No caso presente, e como explicitado no Relatórios da PT1, os modelos

ANEXO II  
Pronúncia da Magellan 500 Base de trabalho para soluções de Navegação Aérea

**Respostas da CTI**

As respostas ao Anexo II - Base de trabalho para soluções de Navegação Aérea (FLARE), estão indicadas no quadro matriz da Magellan - Respostas da CTI e no documento “Comentários NAV Portugal” à pronúncia da Magellan.

ANEXO III  
Parecer Professor João Confraria PT5-Anexos III, V, VI e VII

**Respostas da CTI**

As respostas ao Anexo III - Parecer Professor João Confraria PT5-Anexos III, V, VI e VII, estão indicadas no quadro matriz da Magellan - Respostas da CTI.

ANEXO IV  
Comentário da ACHAR relativamente à estimativa de número de sobreiros

**Respostas da CTI**

As respostas ao Anexo IV - Comentário da ACHAR relativamente à estimativa de número de sobreiros, estão indicadas no quadro matriz da Magellan - Respostas da CTI.

## ANEXO V

Apresentação da Conferência de Imprensa de 25 de janeiro de 2024 relativamente à Pronúncia Magellan 500

### Respostas da CTI

Não se compreende a razão pela qual a Magellan 500 inclui este conjunto de slides na sua pronúncia. Os argumentos estão espelhados ao longo das restantes 200 e muitas páginas.

No slide 1 é absurda a comparação feita. A CTI e a Magellan em nada são comparáveis por múltiplas razões, desde logo pela amplitude e natureza do seu mandato.

No slide 2 é falso: a CTI nunca recusou nenhuma reunião com a Magellan 500, exceto pós 26 de Janeiro de 2024 e solicitou informação à Magellan

tanto como a outras entidades. De notar que a informação entregue pela Magellan500 foi quase sempre muito precária.

E restantes slides que tratam aspetos em que a Magellan 500 insiste mas que estão totalmente fundamentados e justificadas nas respostas detalhadas às várias linhas da pronúncia da Magellan 500. Não queria a CTI contudo deixar sem resposta qualquer dos documentos que a Magellan 500 apresentou em sede de consulta pública.



Comentários NAV Portugal  
à Pronúncia da  
MAGELLAN 500  
e  
Resposta da ANA  
à  
Consulta Pública do Relatório  
da Terceira Fase da AAE

## FOLHA DE CONTROLO DA DOCUMENTAÇÃO

<b>TÍTULO DO DOCUMENTO:</b> Comentários NAV Portugal aos Pareceres MAGELLAN e ANA	
<b>EDIÇÃO:</b> 1.0	<b>DATA:</b> 28 de Fevereiro 2024
<b>ÂMBITO:</b> Comissão Técnica Independente (CTI)	
<b>RESUMO:</b> <i>De acordo com a solicitação da Comissão Técnica Independente (CTI), no âmbito da consulta pública feita ao Relatório da Terceira Fase da Avaliação Ambiental Estratégica, em particular ao PACARL e Anexos, a NAV Portugal, produziu os comentários de resposta às observações que são feitas no documento "Pronúncia Magellan 500" e documento "Resposta à Consulta Pública" da ANA Aeroportos de Portugal, no que diz respeito ao Tráfego Aéreo e Segurança Aérea.</i>	



## FOLHA DE APROVAÇÃO DA DOCUMENTAÇÃO

NOME	ASSINATURA	DATA
Rui Marçal	 Rui Marçal Digitally signed by Rui Marçal Date: 2024.02.28 19:35:26 Z	28 de fevereiro 2024
João Mendonça	 Joao Anjos Mendonca Digitally signed by Joao Anjos Mendonca Date: 2024.02.28 19:31:15 Z	28 de fevereiro 2024

REGISTO DE MODIFICAÇÕES NA DOCUMENTAÇÃO

EDIÇÃO	DATA	CAUSAS DA MODIFICAÇÃO	SECÇÃO OU PÁGINAS AFECTADAS

## ÍNDICE

	Página
1.- INTRODUÇÃO .....	2
2.- ANA Aeroportos de Portugal .....	3
3.- MAGELLAN 500.....	5

## **1.- INTRODUÇÃO**

*De acordo com a solicitação da Comissão Técnica Independente (CTI), no âmbito da consulta pública feita ao RAE, em particular ao PACARL e Anexos, a NAV Portugal, produziu os comentários de resposta às observações que são feitas nos pareceres das empresas MAGELLAN e ANA Aeroportos de Portugal, no que diz respeito ao Tráfego Aéreo e Segurança Aérea.*

## 2.- ANA AEROPORTOS DE PORTUGAL

Página	Texto do Relatório	Comentário NAV Portugal
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>No longo-prazo:</b> Poderá vir a desenvolver-se uma solução aeroportuária para a Região de Lisboa com elevada sobrecapacidade, cujo sobreinvestimento se refletirá inevitavelmente nas contas públicas e na competitividade do setor aeroportuário nacional.</li> </ul>	<p>A capacidade declarada para o AHD é muito próxima da capacidade real máxima. A futura solução aeroportuária deverá contemplar uma capacidade máxima com margem face à capacidade declarada, de modo a existirem períodos de absorção de atrasos decorrentes de momentos de instabilidade na operação.</p>
33	<p>Ainda que se considerasse, por motivos de restrições de ruído, que o AHD não poderia suportar a capacidade inicialmente prevista de 48 movimentos por hora, uma revisão da DIA no Montijo permitiria viabilizar o aumento de capacidade no aeroporto complementar e garantir os 72 movimentos por hora previstos para o sistema aeroportuário dual. Isto porque a capacidade de 24 movimentos por hora adiantada para o aeroporto do Montijo foi equacionada em função a capacidade prevista em paralelo para o AHD (48 movimentos por hora), sem prejuízo, no entanto, que exista uma repartição alternativa das capacidades entre as duas infraestruturas. A título de exemplo, uma distribuição de 42 movimentos no AHD e 30 movimentos no Montijo seria viável mediante adaptações relativamente simples e respeitando as usuais condicionantes ambientais, apesar de sujeita a uma avaliação complementar de impacte ambiental.</p>	<p><b>“...48 movimentos por hora...”</b>. Este valor de capacidade nunca foi adiantado pela NAV nem validado em nenhum estudo do EUROCONTROL. Os 72 movimentos apenas são possíveis com a conjugação de vários fatores constantes da RCM 94/2019. Na referida RCM os 72 movimentos aeroportuários por hora estão descritos como sendo “para fazer face à crescente procura, conjugando o Aeroporto Humberto Delgado, o Aeroporto Complementar de Lisboa e Cascais”.</p> <p>O valor validado (72) é distribuído em 46+24+2 respetivamente.</p> <p><b>“...foi equacionada em função a capacidade prevista em paralelo para o AHD...”</b></p> <p>A capacidade prevista para o AHD foi sempre simulada tendo em conta o desenvolvimento da infraestrutura do AHD, a sua reorganização, investimento em caminhos de circulação paralelos à pista, entradas e saídas rápidas de pista e capacidade de estacionamento.</p> <p>A NAV considera que atualmente esses investimentos se encontram muito aquém do espetável, impossibilitando um verdadeiro aumento de <i>throughput</i>.</p>

		<p><b>“...30 movimentos no Montijo...”</b> Os estudos de capacidade realizados nunca mencionaram um valor desta grandeza, pelo que carece sempre de novos estudos e simulações.</p> <p>Esta declaração da ANA não encontra respaldo no conceito que foi estudado para a referida RCM 94/2019 relativamente aos 72 movimentos para o sistema aeroportuário de Lisboa.</p>
34	<p>De ressaltar que esta sobrecapacidade resultaria em:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sobreinvestimento na infraestrutura aeroportuária, o que implicaria maior reequilíbrio económico e financeiro do Contrato de Concessão, e no limite contribuição pública;</li> <li>• Maiores custos fixos, independentemente do volume de tráfego;</li> <li>• Prazos de execução tendencialmente mais alargados.</li> </ul>	<p>A capacidade declarada para o AHD é muito próxima da capacidade real máxima. A futura solução aeroportuária deverá contemplar uma capacidade máxima com margem face à capacidade declarada, de modo a existirem períodos de absorção de atrasos decorrentes de momentos de instabilidade na operação e de movimentos inopinados.</p>
51	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Incêndios rurais:</b> Adianta-se no relatório da CTI que existe uma maior suscetibilidade a incêndios rurais no AHD do que nas restantes localizações. Esta conclusão levanta bastantes interrogações, dado o AHD se situar em zona urbanizada, contrariamente às outras localizações que se encontram dentro de zonas florestais. O resultado obtido resulta de um exercício estritamente teórico, na medida em que a escolha de um perímetro alargado a 25km afeta a ponderação a desfavor do AHD, que, apesar de se localizar em zona urbanizada, é considerada a pior localização quanto ao risco de incêndios rurais;</li> </ul>	<p>O que acontece atualmente é que a Operação do AHD é diretamente impactada pelos incêndios a Oeste do campo, combatidos muitas vezes por meios aéreos que se encontram numa base a Este (MTJ), e que, como tal, terão de cruzar o campo, parando a Operação do AHD.. Qualquer OE pode potencialmente ser afetada pela questão dos incêndios rurais, seja em maior ou menor grau, dependendo das características da área circundante mas também do posicionamento das bases dos meios aéreos de combate a incêndio.</p>

### 3.- MAGELLAN 500

#### Documento: PT2\_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação

Item	Documento	Página	Comentário FLARE	Comentário NAV Portugal
9	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.16	<p>Existe um acordo para a disponibilização parcial do LPR60B de Monte Real com base no RCM 94/2019.</p> <p>Por conseguinte, poderia ser alcançado um acordo semelhante para o projeto de Santarém e estabelecer que a opção não é viável é antecipar que tal acordo não pode ser alcançado, antecipando um resultado para um processo/negociação que ainda não foi iniciado.</p>	<p>O pressuposto existente é a RCM 94/2019.</p> <p>A solicitação efetuada à NAV Portugal teve por base esse pressuposto.</p> <p>A NAV Portugal analisa as solicitações e respetivos pressupostos, provenientes do Estado, no caso, provenientes da CTI, e nesse âmbito é necessário a definição do cenário de espaço aéreo disponível, para uma avaliação de Procedimentos de voo e de segurança operacional.</p> <p>Nesse sentido a CTI informou a NAV Portugal, que solicitou ao Ministério da Defesa Nacional da Força Aérea um parecer sobre a viabilidade técnica, sob o ponto de vista de segurança aérea, da pretensão manifestada pelo consórcio da Magellan 500, de reduzir a área de zona de espaço aéreo reservada para operações militares designado de bloco de Monte Real, o qual cita perentoriamente, que os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém, colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e , consequentemente, na operacionalidade da Base</p>



				<p>Aérea N°5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais.</p> <p>Mais cita, que a opção Santarém, além da LPR60A e da LPR60B correspondente a Monte Real e das áreas LPTRA54 e LPTRA55, tem impacto igualmente em infraestruturas do Exército, nomeadamente na área de Tancos (LPR39A, LPTRA56, KPTRA68) e em Sta. Margarida (LPD25), as quais são essenciais ao aprontamento do Corpo de Tropas Aerotransportadas e da Brigada Mecanizada.</p>
10	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.34-41	<p>OE3 pressupõe a cessão/libertação de múltiplas instalações militares que são dadas como certas e asseguradas na análise sem compromisso formal. Consequentemente, esta alternativa é significativamente favorecida pelo pressuposto subjacente de que estas áreas serão disponibilizadas e de que não existe disponibilidade para ajustar o R60B para Santarém (mesmo que tenha sido planeado e aceite para o Montijo).</p>	<p>Relativamente à eventual disponibilidade para ajustar a área R60B, a informação que consta no Ofício do EMFA clarifica a indisponibilidade para a cedência das áreas militares do bloco de Monte Real</p>
11	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos	p. 90	A nota 2 é atribuída apenas às opções OE4 e	A nota 2 : "Necessária cedência de parte do espaço aéreo de A

	e Infraestruturas de Navegação		OE5, quando para OE1-OE2 também exigiria a modificação da LPR60B	nota 2 atribuída apenas às opções OE4 e OE5 era factual à data, uma vez que nas opções OE1 e OE2 já existe esse pressuposto, isto é, a cedência acordada em carta de operação. O Ofício do EMFA vem clarificar esta nota.
12	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 90	Com base na Nota 6, a capacidade não é estimada para o sistema de pistas como um todo de uma perspectiva técnica e assumindo a Resolução de Conflitos Militares de acordo com as restantes alternativas.	Em virtude do constante no Ofício do EMFA (a não cedência das áreas militares), trará inevitavelmente uma limitação em termos de capacidade, que será fortemente afetada e muito abaixo dos valores de capacidade do aeroporto de Lisboa.
13	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 90	Os dados topográficos de obstáculos naturais e artificiais não são fornecidos para as alternativas, como indicado nas diferentes seções "Obstáculos". No entanto, as conclusões são atribuídas ao OE4 e OE5 apenas nesse item. Em especial, os promotores do projeto realizaram uma análise do OLS para a STR, identificando e propondo soluções através da definição prévia dos procedimentos de voo.	É correta a afirmação de que o proponente apresentou uma análise de OLS para a STR, identificando e propondo soluções através da definição prévia dos procedimentos de voo, no entanto a NAV Portugal não detém esses elementos. Relativamente às restantes opções, não se verifica o mesmo constrangimento quer de terreno quer de obstáculos, por não se localizarem nas imediações de serras e parques eólicos.
14	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.67	Nesta análise, a cessão das áreas militares é dada como certa na avaliação. No entanto, nas conclusões do "1. Relatório Ambiental", OE4 e OE5 são descartados devido às "condições" do espaço aéreo (p.170).	Observação clarificada por via do Ofício do EMFA.

15	1. Relatório Ambiental	p. 173-174	"Cedência de grande parte" não reflete o impacto/possível integração. No entanto, nas conclusões de "1. Relatório Ambiental", OE4 e OE5 são descartados devido a "condições reais" da solução de espaço aéreo que poderiam ser alcançadas.	Observação clarificada por via do Ofício do EMFA.
16	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.65	A alternativa proposta está dentro de várias instalações militares e espaço aéreo hoje restrito. Este facto parece ser negligenciado na avaliação em "1. Relatório Ambiental", onde são utilizadas "condições reais" do espaço aéreo e critérios de avaliação.	Observação clarificada por via do Ofício do EMFA.
17	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.73	A alternativa proposta situa-se atualmente em várias zonas de espaço aéreo restrito. Este facto parece ser negligenciado na avaliação em "1. Relatório Ambiental", onde são utilizadas as "condições reais" do espaço aéreo e os critérios de avaliação.	Observação clarificada por via do Ofício do EMFA.
18	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 57	A reconfiguração do espaço aéreo é inerente a qualquer opção, uma vez que a atual estrutura do espaço aéreo deve ser ajustada à nova plataforma aeroportuária (opção de aeroporto único).	A reconfiguração do espaço aéreo não está dependente da NAV Portugal, requerendo coordenação e negociação com outras entidades. Para os efeitos desta avaliação, foram tidos em conta os pressupostos base apresentados, onde na proposta Magellan 500 apenas estava considerada a disponibilização da área militar

				de Tancos, agora esclarecida por via do Ofício do EMFA.
19	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 57	A base aérea de Monte Real encontra-se a >50km de distância perpendicular aos procedimentos definidos	O constrangimento mencionado é relativo à área militar de Monte Real e não à Base Aérea.
20	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.45	Em março de 2023, foi assinado um acordo para a transferência da área de espaço aéreo de Sintra e Monte Real para a implementação de um Point Merge System (PMS), mostrando, assim, que a disponibilidade de espaço aéreo em Monte Real poderia ser resolvida.	Foi com base neste acordo que foi efetuado o estudo conducente ao Point Merge System (PMS), pelo que a NAV efetuará novos estudos de Espaço Aéreo e Procedimentos. Relativamente à disponibilidade de espaço aéreo em Monte Real, o constante no Ofício do EMFA é esclarecedor quanto à possibilidade de cedência de espaço aéreo abrangido por áreas militares.
21	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.50	O procedimento de chegadas mostrado para AHD está na configuração não preferencial tanto para AHD quanto STR que ocorreria em uma minoria de circunstâncias e não é representativa da configuração mais comum para ambos os aeroportos. De qualquer modo, não é demonstrada a separação vertical entre procedimentos, não permitindo assim uma avaliação adequada dos potenciais estrangulamentos e/ou implicações	A condição “não preferencial” não pode ser desprezada ou tomada como circunstancial para um aeroporto internacional, uma vez que mesmo acontecendo em minoria, terá de ter capacidade de gerir o tráfego sem penalizações.  Ainda, a capacidade declarada de uma infraestrutura aeroportuária, é estabelecida tendo em consideração a configuração de pistas mais penalizantes.
22	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.51	A localização STR parece deslocada e/ou a seta amarela está na direção oposta. De qualquer modo, não é demonstrada a separação	O foco da preocupação na gestão de tráfego aéreo avaliada para este cenário não passa pela separação vertical entre rotas de chegada e saída uma vez que podem ser

			vertical entre procedimentos, não permitindo assim uma avaliação adequada dos potenciais estrangulamentos e/ou implicações	encontrados procedimentos mitigadores de conflito, mas sim, pelo encaminhamento de tráfego que naturalmente impacta com áreas militares.
23	1. Relatório Ambiental	p.174	Cedência de Monte Real: neste momento, o espaço aéreo de Monte Real já permite uma quantidade significativa de procedimentos de chegada de LIS de origem N-E	A publicação de procedimentos aeronáuticos (SID e STAR) no espaço aéreo militar de Monte Real não pressupõe a sua automática utilização, uma vez que estão “ <i>pending on military conditions</i> ” e consequentemente apenas usados quando a área está cedida, acontecimento este que se afigura de pontual e que impacta na capacidade do espaço aéreo.
24	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.69	Chegadas da pista 18 com um Point Merge podem também impor um impacto significativo no espaço aéreo de Monte Real (R60B) e R39A (rotas que chegam mais perto do mar) e não são apresentadas no relatório.	Comentário não perceptível.
25	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.39	Este procedimento pode não satisfazer o volume significativo de voos provenientes de destinos europeus (>70%) e gerar um estrangulamento na zona oriental do Point Merge	Sem comentários.
26	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.40	Pode ser providenciada uma separação vertical significativa para esta solução, devido ao facto de os voos com destino à Europa poderem estar a atravessar/cruzar as rotas de chegada	Sem comentários.

			concebidas nesta alternativa	
27	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.39-p.41	Estes procedimentos são para a configuração não preferencial/ provavelmente não utilizável com base na avaliação do vento, qual é a opinião da NAV a este respeito??	A condição “não preferencial” não pode ser desprezada ou tomada como circunstancial para um aeroporto internacional, uma vez que mesmo acontecendo em minoria, terá de ter capacidade de gerir o tráfego sem penalizações. Os cenários apresentados baseiam-se em configurações de pistas, disponibilizadas à NAV Portugal.
28	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.40	Qual seria o impacto deste projeto com a operação de Beja? Se o aeroporto for utilizado como alívio para outro tipo de aviação, este facto também deve ser tido em conta	O impacto expectável em Beja não é significativo para o sistema aeroportuário de Lisboa, devido ao número reduzido de movimentos no Aeroporto de Beja.
29	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.77	Comentário semelhante ao do CTA com o fluxo de chegadas europeias	O impacto expectável em Beja não é significativo para o sistema aeroportuário de Lisboa, devido ao número reduzido de movimentos no Aeroporto de Beja.
30	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.78	Comentário semelhante ao do CTA no que diz respeito à utilização de Beja	O impacto expectável em Beja não é significativo para o sistema aeroportuário de Lisboa, devido ao número reduzido de movimentos no Aeroporto de Beja.







MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL  
FORÇA AÉREA  
Gabinete do Chefe do Estado-Maior

Em resposta  
refira

23 02 2024 + 002407

P.º 44/24

Para: Exma. Senhora  
Professora Maria Rosário Partidário  
Coordenadora-Geral da Comissão Técnica Independente

Assunto **COMISSÃO TÉCNICA INDEPENDENTE - PEDIDO À FORÇA AÉREA  
SOBRE BLOCO DE MONTE REAL E VIABILIDADE TÉCNICA DO  
PEDIDO DE MAIOR USO DE ESPAÇO AÉREO PELA OPÇÃO SANTARÉM**

Ref.º: V/ Correio eletrónico, de 13 de fevereiro de 2024

Através do documento em referência da Comissão Técnica Independente (CTI) solicitou à Força Aérea o seu parecer sobre a *viabilidade técnica, sob o ponto de vista da segurança aérea, da pretensão manifestada pelo consórcio da Magellan, de reduzir a área da zona de espaço aéreo reservada para operações militares no vulgarmente designado bloco de Monte Real.*

A Base Aérea n.º 5, desde a sua criação em 04 de outubro de 1959, tem vindo a ser equipada com os mais modernos sistemas de armas porque a sua localização estratégica, junto ao pinhal de Leiria no centro do país, constitui uma inquestionável vantagem operacional ao permitir uma rápida intervenção para conter qualquer vetor de ameaça aérea ao território nacional.

Atualmente, é a única infraestrutura aeronáutica que dispõe de todas as valências para a operação e manutenção sustentada das aeronaves F-16M que lhe estão atribuídas, as quais asseguram a função de vigilância, intervenção, policiamento e defesa aérea do espaço aéreo nacional no âmbito das Forças Permanentes em Ação de Soberania (FPAS) e da NATO, dispondo de sistemas e procedimentos para aproximações por instrumentos de alta e baixa altitude, o que lhe garante uma operação ininterrupta durante todo o ano, independentemente das condições meteorológicas.



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL  
FORÇA AÉREA  
Gabinete do Chefe do Estado-Maior

Concomitantemente, a Base Aérea n.º 5 integra os planos atuais da NATO como Base de Operação Principal para aeronaves de caça e estão em curso diversos investimentos financiados por esta organização para incrementar a resiliência desta importante e estratégica infraestrutura aeronáutica.

Face ao que antecede, é imprescindível, e crítica a total disponibilidade e inviolabilidade de espaço aéreo para as operações aéreas Nacionais e da Aliança para o treino das tripulações de forma a manterem as qualificações requeridas de acordo com os padrões da NATO, sendo que apenas a área LPR60B, única no país em virtude da sua volumetria por se poder prolongar na vertical até 50.000 pés (FL 500) e sobrejacente à LPR60 A, permite realizar as atividades e os exercícios exigidos, nomeadamente, Treino de Combate Aéreo (*ACT – Air Combat Training*), voo supersónico e a realização de voos de teste que obedecem a manobras e a perfis pouco flexíveis e muito exigentes em termos de disponibilidade de espaço aéreo e proximidade ao aeródromo. Motivos pelos quais não é aceitável qualquer restrição ou partilha à total utilização deste espaço aéreo ainda que de forma temporária.

Tendo em consideração o Anexo 9 do Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023<sup>1</sup>, resulta da sua análise que os hipotéticos procedimentos de aproximação para uma eventual pista 12 da opção Santarém não são possíveis devido à penetração no espaço aéreo restrito de Monte Real (LPR60A e LPR60B), colidindo com a operação dos sistemas de armas da Base Aérea N.º 5, onde se desenrolam diariamente operações aéreas nacionais e NATO, e outras atividades operacionais. Considera-se oportuno salientar que não estão ilustradas neste estudo quaisquer hipotéticas saídas (*Standard Instrument Departure – SID*) da eventual pista 30 de Santarém, ou seja, mais procedimentos, que vão igualmente penetrar no espaço aéreo da LPR60A e da LPR60B e afetar a inviolabilidade deste importante espaço aéreo para as atuais operações aéreas.

No que concerne às soluções de navegação aérea apresentadas no documento de *Pronúncia Magellan 500*, de 26 de janeiro de 2024<sup>2</sup>, os respetivos diapositivos apresentam esboços de eventuais procedimentos com a inerente imprecisão associada, mas que permitem concluir que, além da imposição de grandes constrangimentos, ou mesmo desativação, nas

<sup>1</sup> Anexo 9 do Relatório da Comissão Técnica Independente designado Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação Aérea das Opções Estratégicas, de dezembro de 2023, Páginas 42 a 60.

<sup>2</sup> Anexo II, Pronúncia da Magellan 500, Base de trabalho para soluções de Navegação Aérea, de 26 de janeiro de 2024;



**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL  
FORÇA AÉREA**

*Gabinete do Chefe do Estado-Maior*

LPR39A, LPTRA 56, LPTRA68 (Tancos) e na LPD25 (Campo Militar de Sta Margarida)<sup>3</sup>, com o intrínseco impacto no Corpo de Tropas Aerotransportadas e da Brigada Mecanizada (BRIGMEC), se mantém a supracitada impossibilidade de compatibilização com a área de Monte Real.

De facto, é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o *Point Merge System (PMS)* que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congéneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêem cedências posteriores à medida que o tráfego aéreo cresce<sup>4</sup>.

Mais uma vez, considera-se oportuno realçar que não existem quaisquer procedimentos de saída da hipotética pista 30, a qual, segundo os estudos apresentados, será a que maior utilização terá devido aos ventos predominantes, reiterando-se que haverá a penetração e violação do espaço aéreo da LPR60A e da LPR60B e um incremento na complexidade dos fluxos de tráfego incompatíveis com a atividade aérea operacional que decorre no espaço aéreo de Monte Real. Adicionalmente, independentemente da pista em utilização em Santarém, haverá limitações à utilização das LPTRA54 e da LPTRA55, obrigando a diminuir, no mínimo, os seus limites verticais.

Por conseguinte, apesar das alterações introduzidas pelos promotores da opção Santarém às configurações previstas no Anexo 9 ao Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023, verifica-se que, no que concerne à utilização do espaço aéreo, os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e, consequentemente, na operacionalidade da Base Aérea n.º 5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais que

<sup>3</sup> Anexo 9 do Relatório da Comissão Técnica Independente designado Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação Aérea das Opções Estratégicas, de dezembro de 2023, Páginas 42 a 60;

<sup>4</sup> Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.





**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL**  
**FORÇA AÉREA**  
*Gabinete do Chefe do Estado-Maior*

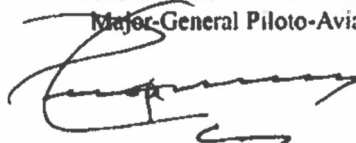
integra atinentes à defesa coletiva e à segurança cooperativa, pelo que se corrobora e reitera a afirmação já incluída no primeiro relatório da CTI.

Adicionalmente, importa ainda acrescentar que a opção Santarém, além da LPR60A e da LPR60B correspondentes a Monte Real e das áreas LPTRA54 e LPTRA55, tem impacto igualmente em infraestruturas do Exército, nomeadamente na área de Tancos (LPR39A/LPTRA56/LPTRA68) e em Sta Margarida (LPD25)<sup>5</sup>, as quais são essenciais ao aprontamento do Corpo de Tropas Aerotransportadas e da Brigada Mecanizada (BRIGMEC).

Com os melhores cumprimentos 

V.º CHEFE DO GABINETE

Luis Manuel Nunes Seródio  
Major-General Piloto-Aviador



<sup>5</sup> AIP de Portugal, ENR 6.04-1, ENR 6.04-5 e ENR 6.04-7



**MAGELLAN**  
**500 AIRPORT**

# **Pronúncia**

# **Magellan 500**

**Terceira Fase da AAE**

**Avaliação das Oportunidades e Riscos das Opções Estratégicas**

**Relatório Preliminar CTI de dezembro de 2023 - Consulta Pública**

Comissão Técnica Independente

Exma. Senhora Presidente

Prof. Dra. Maria do Rosário Partidário

Por e-mail e por Protocolo

Lisboa, 26 de janeiro de 2024

**Assunto: Terceira Fase da AAE – Avaliação das Oportunidades e Riscos das Opções Estratégicas – Relatório Preliminar CTI de dezembro de 2023 - Consulta Pública / Pronúncia da Magellan 500**

## **1 Introdução**

O presente documento contém a pronúncia da Magellan 500 relativa ao documento disponibilizado pela Comissão Técnica Independente (“CTI”) denominado “Relatório Ambiental – Preliminar – Avaliação Ambiental Estratégica – dezembro de 2023” (adiante designado por “**Relatório Preliminar**”).

A presente pronúncia tem por base o teor do Relatório Preliminar e é apresentada sem prejuízo de a Magellan 500 se poder vir a pronunciar sobre a matéria a que respeita o Relatório Preliminar e que possa estar contida em documentos ou fontes que não estão integrados no Relatório da Fase III.

A Magellan 500, sendo interessada direta no presente procedimento, reserva-se ainda o direito de levar ao conhecimento da CTI outra informação ou contributos adicionais que se venham a identificar como relevantes para a concretização das tarefas que cabem no mandato da CTI, tal como definida na Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro (“**RCM 89/2022**”) e, mais recentemente, na Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2023, de 26 de julho (“**RCM 86/2023**”).

Antes de se entrar na apresentação dos contributos relativos ao Relatório Preliminar, importa dar nota de um conjunto de aspetos que são transversais ao Relatório Preliminar e cuja consideração por parte da CTI se afigura indispensável, no sentido de o resultado final da análise que vier a ser realizada pela CTI respeitar a verdade dos factos e a legalidade.

Os aspetos que, a este respeito, cabe destacar são os seguintes:

- **Expectativa dum tratamento justo e imparcial:** O Aeroporto de Santarém constitui um projeto de iniciativa privada que, nos termos legais, a Magellan 500 pretende realizar em Portugal, sem recurso a qualquer financiamento público. A inclusão do Aeroporto de Santarém na Análise Ambiental Estratégica (“AAE”) promovida pela CTI resulta de uma proposta do Governo, aceite pela Magellan 500, acreditando esta que a análise a realizar pela CTI deverá ser justa e imparcial, o que a nosso ver não resulta do atual teor do Relatório Preliminar.
- **Julgamento em causa própria:** pese embora a RCM 89/2022 dar abertura à consideração de outras Opções para além das inicialmente previstas, a CTI criou a Opção Estratégica (“OE”) OE6 baseada no Projeto Magellan 500 (vide entrevista Presidente da CTI ao Público de 8 de abril de 2022: criação duma solução própria Alcochete complementar a Aeroporto Humberto Delgado (“AHD”) "por uma questão de coerência" com a solução de Santarém), e que é em si um passo intermédio para a OE3 (CTA) manifestamente favorecida pelo Relatório Preliminar. Adicionalmente, a CTI usou os recursos colocados à sua disposição para desenvolver esta nova OE6, bem como ajustar a OE3 (em particular, no que se refere à localização das pistas). Depois, a CTI comparou estas OEs, com as restantes OEs que envolvem o Aeroporto de Santarém, julgando em causa própria e concluindo em detrimento das OEs que integram o Aeroporto de Santarém.
- **Direito a ser levados em conta:** ao longo da presente pronúncia constatar-se-ão diversas descon siderações pela CTI de elementos e de argumentos apresentados em anteriores pronúncias pela Magellan 500 sem sequer explicar porquê, de erros por desconhecimento do Aeroporto de Santarém (não obstante a Magellan 500 ter disponibilizado à CTI a respetiva informação), sem que tenha havido qualquer pedido de esclarecimento associado, ou de interpretações abusivas, ou ainda de conclusões adversas contidas no Relatório Preliminar, sem qualquer tentativa por parte da CTI de atempadamente esclarecer com a Magellan 500 se seriam resolúveis. De notar, que a Magellan 500 sempre esteve disponível e foi proactiva na interação com a CTI, conforme se poderá concluir das interações presenciais ou telefónicas com os seus membros, das quais guardamos registo detalhado, que teremos muito gosto em partilhar.

Para os devidos efeitos, a Magellan 500 reserva-se, desde já, o direito de tomar as diligências que se afigurarem adequadas, designadamente de natureza contenciosa, caso a CTI insista em não atender, considerar, analisar e ponderar os contributos que a Magellan 500 apresenta nesta pronúncia, bem como se não apresentar uma resposta concreta a cada um dos atributos apresentados.



- **Experiência internacional:** a matéria que à CTI cabe analisar corresponde a um projeto cuja relevância deve ser desenvolvido por especialistas com elevada e comprovada experiência no desenvolvimento de aeroportos. Pelas razões que se conhecem, em Portugal não se constroem aeroportos internacionais de raiz há mais de 50 anos, não existindo experiência efetiva nesta matéria. Por isso, o Aeroporto de Santarém foi desenvolvido, e continua a sê-lo, em estreita colaboração com empresas consultoras internacionais de referência, com experiência comprovada relativamente a aeroportos hubs intercontinentais que operam atualmente em diversas geografias do globo. Estranhámos, pois, e a diversas instâncias sentimos, que a CTI não tenha recorrido a semelhante manancial de experiência na sua análise para efeitos do estudo que até agora promoveu às diversas Opções.

## 2 Contributos de natureza geral

Atento o conteúdo do Relatório Preliminar, não pode a Magellan 500 deixar de assinalar os seguintes reparos ao mesmo e aos critérios, metodologias e conclusões da CTI:

- **Inviabilidade (falsa) das Opções que incluem o Aeroporto de Santarém:** a declaração do Aeroporto de Santarém como “inviável” para um hub intercontinental “AHD+STR (OE4) e STR (OE5) por razões aeronáuticas (de navegação aérea):” assenta num erro de interpretação que contraria a informação técnica disponível, designadamente aquela que até ao momento foi disponibilizada pela NAV Portugal, E.P.E. (“NAV”), que prontamente a desmentiu (conforme artigo Expresso 14 dezembro: NAV afirma “que fez apenas um relatório técnico e que não classificou nenhuma opção como “inviável”).

O Projeto Magellan 500 foi concebido com uma orientação de pistas otimizada do ponto de vista da orientação dos ventos, orografia e impactos ambientais. Para além disso, maximiza, em diversos aspetos, a compatibilidade futura com o AHD.

Desde a conceção inicial do Aeroporto de Santarém houve consciência de todas as condicionantes circundantes que qualquer projeto de aeroporto tem necessariamente de levar em conta, incluindo restrições militares como a zona R60 de Monte Real.

Em fevereiro-abril de 2023, a Magellan 500 apresentou à CTI uma solução de gestão de espaço aéreo, no quadro do projeto desenvolvido ao longo de 2020-22, que respeitava a zona R60.

A 27 abril de 2023, a CTI apresentou o Relatório da 1ª Fase da Avaliação Ambiental Estratégica, onde relativamente a Santarém os “Conflitos com espaço aéreo militar” surgem como “Resolúvel” (slide 165), numa aceitação de conformidade da solução proposta.

Posteriormente, a NAV desenvolveu para a CTI um relatório (PT2\_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação) onde fez uma análise, idêntica para todas as opções estratégicas, dum Point Merge alinhado com as pistas (esta é uma nova técnica com mais capacidade de organização das aeronaves para a aterragem que está atualmente em fase de implementação (2024)).

### **SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA - ENQUADRAMENTO**

- A 5 dezembro 2023 a Comissão Técnica Independente (CTI)apresentou o Relatório Preliminar da “análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa” RCM 89/2022.
- Consta deste relatório o Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação Aérea das Opções Estratégicas.
- Neste relatório a NAV fez uma análise, igual para todas as opções, dum cenário de “Point Merge” alinhado com as pistas.
- Na sua página 90 final, o relatório conclui, acerca do Magellan 500: “o projeto apresentado pelo proponente apresenta **constrangimentos** relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes **numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto**, nomeadamente o impacto que a orientação das pistas de STR representa na área de Monte Real. Nessa circunstância **deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito**”.
- Imediatamente iniciámos o que o próprio relatório recomenda: estudos de cenários com soluções de “Point Merge” tendo em conta a envolvente do Magellan 500.

### **SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – DESENVOLVIMENTO**

- De referir que a própria Eurocontrol, na descrição das soluções “Point Merge”, prescreve cenários em que estas poderão não ser alinhadas com as pistas.
- **Grandes aeroportos de capital da Europa operam com Point Merge não alinhados com as pistas.** Para dar alguns exemplos, é o caso dos aeroportos de **Oslo, Dublin e, num caso extremo, Roissy Charles de Gaulle** (3º mais movimentado aeroporto Europeu), em que o Point Merge para os voos vindos de Oeste está quase em direção oposta à pista. Todos estes cenários estão representados nos slides finais do presente documento.

- A navegação aérea implica sempre compromissos operacionais entre os diversos stakeholders, incluindo as zonas militares. O mais importante é precisamente esta procura conjunta de soluções com menor impacto global.
- Com base nas diversas conversações com os stakeholders, desenvolvemos com o apoio dos nossos consultores de Flare Aviation Consulting, como base de trabalho, uma **estratégia evolutiva resumida no slide adiante intitulado “Airspace Evaluation Framework”**.
- O conceito da Airspace Evaluation Framework é, **à medida que o tráfego aumenta em fases futuras**, verificar com os stakeholders uma **gradação de graus crescentes de liberdade, mas sempre de menor dimensão e impacto, permitindo o aumento gradual de tráfego**.

### SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – CENÁRIOS

Assim, teremos uma gradação de Cenários à medida que o tráfego aéreo cresce:

- **Cenário 0:** cenário apenas de referência, de acordo com o Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação Aérea das Opções Estratégicas, e o que implicaria.
- **Cenário 1-A:** solução de arranque conforme proposta inicialmente pela Magellan 500.
- **Cenário 1-B:** como 1-A, com flexibilidade no limite das 2,5 milhas na proximidade das áreas militares R60.
- **Cenário 2-B:** como 1-B, mas estabelecendo um Point Merge a norte evitando a zona militar R60, e por separação vertical, a zona militar R39 (teto 5.500 pés).
- **Cenário 2-C:** como 2-B, mas negociando o levantamento do limite inferior numa parte menor da zona militar 60B, a Este, do nível do chão até uma altitude a definir com a NAV e a Força Aérea Portuguesa, em função dos parâmetros terminais de voo pré aterragem no Magellan 500.
- **Cenário 3-C:** só possível com funcionamento em Hub, após fecho do AHD. Como 2-C, mas estabelecendo um segundo Point Merge, complementar ou alternativo, a Sul, abrindo opções para aumento adicional do tráfego.

### SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – NOTAS IMPORTANTES

- **Todos os cenários** foram desenvolvidos **evitando a zona militar mais sensível R60A a Norte**, onde se localiza a Base Aérea de Monte Real.

- Mesmo **na zona militar R60B a sul**, para os cenários 2-B em diante, apenas seria usada **flexibilidade numa fração menor a Este, e a relativamente baixa altitude**, já que seria sempre para a fase terminal da aproximação dos aviões comerciais
- **A altitude de levantamento do limite inferior nessa fração menor da zona R60B** deverá ser tão baixa quanto possível, a estudar em detalhe com os stakeholders. Muito provavelmente a altitudes iguais ou inferiores a 10 000 pés, procurando minimizar ainda mais a necessidade de espaço aéreo abaixo de R60B, com base em procedimentos pormenorizados, e **poderá ser tão baixa quanto 5.000 pés**. Idem relativamente à respetiva profundidade.
- Os 5.000 pés seriam tecnicamente válidos num cenário em que as aeronaves já estarão niveladas a 4.000 pés a partir do momento em que a aproximação entra na zona militar (incluindo a curva para alinhamento com a pista a essa altitude), tendo em conta que é necessária uma separação vertical de 1.000 pés.

#### **SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – CONSIDERAÇÕES IMPORTANTES**

- De notar que estas **soluções serão apenas usadas na Configuração Não-Preferente dos ventos, num espaço temporal de operação do aeroporto relativamente reduzido**, já que os ventos predominantes na região farão que, na maior parte do tempo, as aterragens (e os Point Merge) sejam desenvolvidos para Sudeste, na direção oposta das pistas, sem interferência com zonas militares.
- Esta solução confirma o projeto **Magellan 500** como o que **menos zonas militares afetará: apenas duas e muito parcialmente** (R39 e R60B).
- **CTA impactará total ou parcialmente 5** (total CTA e parcial VNO, Santa Margarida, Montijo e Alverca) e **Vendas Novas impactará 6** (total CTA e VNO; parcial Santa Margarida, e Montijo; proximidade e possível conflito com Beja e TRA 13) (Relatório Preliminar).
- Fica evidente uma clara **vantagem da orientação das pistas do Magellan 500: não interferir com o Point Merge do AHD** (e vice-versa). Não seria o caso se tivessem idêntica orientação, por potencial conflito mútuo entre os Point Merge e rotas de descolagem de cada um dos aeroportos.

No espírito de abertura, transparência e cooperação que a Magellan 500 sempre demonstrou, continuaremos a trabalhar com as entidades competentes no sentido de validar as soluções propostas, na convicção de serem aquelas que melhor respeitam o superior interesse nacional.

Concluindo, o Aeroporto de Santarém é viável para um hub intercontinental ao contrário do que incorretamente refere o Relatório Preliminar.

- **Equivalência entre infraestruturas de acesso e “planeadas”** - a CTI compara, em pé de igualdade, as OE3, OE6, OE7 e OE8 que estarão dependentes da construção de enormes, custosas e demoradas infraestruturas de acesso, e as Opções que envolvem o Aeroporto de Santarém cuja localização já hoje dispõe da mais elevada conectividade rodoviária e ferroviária, e cujo projeto inclui as curtas vias de interligação. Esta metodologia da CTI não respeita a realidade e favorece aquelas opções a diversos níveis:

- **Temporal:** conforme o Relatório Preliminar, o funcionamento pleno da OE3 (Alcochete Hub) favorecida pela CTI dependerá da construção acelerada da Terceira Travessia do Tejo (“**TTT**”) e de mais 80 Km de linha de Alta Velocidade (“**AV**”) a Sul do Tejo incluindo uma 4ª longa travessia ferroviária do Tejo Carregado-Benavente, facilmente orçamentáveis em valores superiores a 5 mil milhões de Euros no total, representando – mesmo admitindo apoios financeiros europeus – um esforço gigantesco para os contribuintes portugueses.

Com base no histórico nacional de grandes obras públicas, a construção de cada uma destas poderá facilmente durar 10-15 anos, e, no seu conjunto, bem mais de 20 anos atravessando múltiplas legislaturas ... isto se chegarem a ser feitas. E o cenário não é muito diferente no caso das OE7 e OE8 (Vendas Novas).

Estes tempos implicarão uma degradação por longo tempo do funcionamento destas OEs, isto assumindo que alguém aceitaria entretanto investir, mesmo com fortíssimos subsídios públicos à construção e exploração, num grande projeto aeroportuário desconectado do modo ferroviário por muito tempo. E também atrasará por décadas o fecho do AHD tão almejado pela CTI.

Isto não está refletido nas análises que são feitas pelo Relatório Preliminar, por exemplo nas áreas de procura (PT1) onde poderia levar ao disparar dos valores da “procura não atendida”, nem económica (PT5) com a conseqüente dramática degradação do VAL e do “interesse dos promotores”.

O Relatório da CTI não espelha a realidade e não analisa objetivamente as Opções que envolvem a construção de grandes infraestruturas públicas – como sucede com a OE3 (Alcochete Hub).

- **Financeira:** dos investimentos estimados em infraestruturas de acesso para as OE3 e OE6 preferidas pela CTI, constata-se que uma parte - TTT e primeiros 22 Km, até ao Poceirão – são parte da linha

de Alta Velocidade (“AV”) para Madrid e a sua construção está inscrita no Plano Ferroviário Nacional (“PFN”) até 2050. No entanto, mesmo se essa parte do custo pode não ser totalmente alocável ao projeto do aeroporto no CTA, já a sua aceleração forçosa nos próximos anos o será.

Adicionalmente, na componente rodoviária apenas se considerou a extensão da A33 entre a A12 e a A13, quando os estudos de 2010 apontavam para a necessidade dum conjunto adicional de obras rodoviárias que já foram objeto da nossa pronúncia de 4 de agosto de 2022 (totalmente desconsiderada pela CTI).

Nos próximos 10 anos (pelo menos), o País já está comprometido com o outro grande investimento da AV Porto-Lisboa, orçado em mais de 4.500 milhões de Euros. Fará uma diferença abissal para os governos das próximas legislaturas (e para o País) poder avançar para a TTT e a AV a Sul apenas na sequência temporal da AV Lisboa-Porto, conforme prescrito no PFN, em vez de comprometer a capacidade de investir noutras regiões e áreas primordiais da sociedade, por havê-la empenhado numa simultaneidade evitável de mega-obras.

- **Concorrencial:** na avaliação da OE3, a CTI assume que será construído o troço de AV Poceirão-CTA-Carregado numa extensão de 58 Km, que inclui uma nova, extensa (cerca de 12 Km de comprimento) 4ª ponte ferroviária sobre o Tejo (“4TT”), e facilmente orçamentável no seu todo em cerca de 1.500 milhões de Euros.

Partindo desta assunção, o Relatório Preliminar considera que o custo do “Ramal do NAL” dedicado de 20 Km previsto nos estudos de 2010 não é imputável àquele projeto, mas tão só os 7 Km dentro no perímetro do aeroporto, reduzindo assim, dramaticamente, os custos de conectividade ferroviária da OE3.

Escreve a CTI no Relatório Preliminar que “Esta solução se baseou na informação tem como suporte os elementos do PFN e os que foram apresentados pela Infraestruturas de Portugal (IP) (Rede Ferroviária Nacional-Articulação com as localizações em estudo para o Novo Aeroporto de Lisboa, Workshop PT3, LNEC 27/09/2023)” (PT3\_Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1).

A comprová-lo, um artigo no jornal O Público, de 7 de dezembro de 2023, com o título “Alcochete desvia alta velocidade para margem esquerda do Tejo e força nova ponte” não mereceu qualquer desmentido público conhecido por parte da IP.

Ora será que este troço Poceirão-CTA-Carregado consta efetivamente do PFN?

O documento base do PFN nem a ele alude, deixando-o a sombreado nos mapas. A respetiva apresentação pública nem nos mapas o coloca, e apenas surge com mais alguma visibilidade num anexo de mapas. Não cremos que baste um Workshop no LNEC (entidade também responsável pela Avaliação Ambiental Estratégica em curso da AV) para mudar o PFN e comprometer o País e os próximos governos a investir cerca de 1.500 milhões de Euros num troço de AV e numa 4ª ponte sobre o Tejo, que seguramente sem aeroporto no CTA não será racionalmente opção imediata.

Requeremos, pois, que os custos do Ramal do NAL de 20 Km sejam incluídos na OE3. Pelo acima exposto, também entendemos que o troço de AV Poceirão-CTA-Carregado apenas será construído devido à opção pela OE3, pelo que deverá ser considerado uma ajuda de Estado a esse projeto, a mesmo título das outras que vierem a ser concedidas, e tratadas adiante na presente pronúncia.

Também contestamos como aparentemente teve lugar um Workshop que resultou na assunção que um extenso troço de AV que beneficia a localização CTA (OE3 e OE6), sem ter sido dada idêntica oportunidade à Magellan 500 para estudar itinerários que, a Sul de Leiria, permitissem também servir Santarém. Para mais quando é evidente que a CTI considerou esses itinerários, conforme é bem visível nos mapas do PT4\_Anexo 4 - Condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos.

Em linha com o acima exposto, não é, pois, de estranhar que o próprio Relatório Preliminar reconheça na página 320: "... do ponto de vista económico, do cenário que inclui o projeto da Alta Velocidade e TTT deverá ter em consideração todos os custos (económico, social e ambiental) e benefícios. Nesta análise, naquele cenário, apenas se consideram os benefícios da redução do tempo no acesso ao aeroporto, mas não os respetivos custos. Esta limitação altera a avaliação relativa das opções estratégicas, beneficiando as localizações CTA e VNO."

Só com esta avaliação enviesada se explica que as únicas duas opções estratégicas (OE4 e OE5) com ligação ferroviária desde o primeiro dia e a custo zero para o contribuinte, sejam as mais mal classificadas na avaliação preliminar, o que denota uma análise por parte da CTI distorcida da realidade atual.

- **Definição de zona de influência:** uma grande quantidade das análises ao longo de todo o Relatório Preliminar estão falseadas por uma definição defeituosa das "zonas de influência" de cada aeroporto.

Na área de acessos PT3 elas são definidas como "isócronas de 30 minutos a partir de cada localização aeroportuária, calculadas ao longo da rede rodoviária, em condições normais de circulação. Para além



de referenciarem a porção do território acessível em 30 min ou menos partir de cada localização, estas isócronas constituirão as unidades espaciais de análise local, através das quais serão agregadas as variáveis objeto de medição neste estudo” (Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1 - 2.1. Enquadramento territorial – Pág. 10).

Não faz qualquer sentido definir a zona de influência de aeroportos internacionais, infraestruturas comumente separadas por centenas de quilómetros, pela distância que, em condições normais, se percorre em 30 minutos de carro, que atualmente colocaria, por exemplo, Cascais fora da zona de influência do AHD.

A área jurídica da própria CTI (PT6) descreve no Relatório Preliminar (PT6\_Anexo A - Análise legal do modelo de financiamento face aos regulamentos europeus) que na União Europeia “A zona de influência de um aeroporto, refere-se à “fronteira geográfica de mercado” e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se “normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade” (Comunicação n.º 25 de 2014, da Comissão Europeia).

Mesmo o cálculo das zonas de influência de 30 minutos no Relatório Preliminar afiguram-se defeituosas, como se evidencia pelos exemplos seguintes:

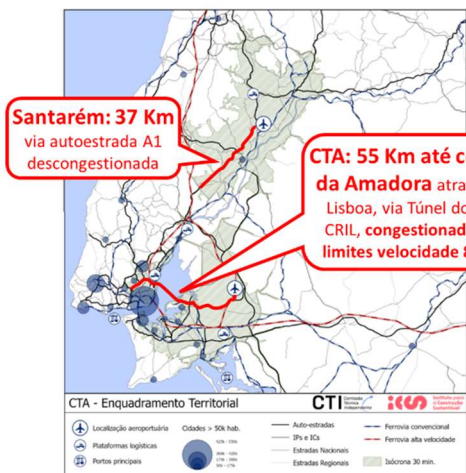
- A partir do Aeroporto de Santarém (OE4 e OE5) para Sul a isócrona acaba em Aveiras de Cima, a apenas 37 Km pela A1, onde 30 minutos permitiriam percorrer cerca de 60 Km e chegar ao início do concelho de Vila Franca de Xira.
- Já no caso do CTA e Vendas Novas, as diferenças de tratamento chegam a ser gritantes:
  - CTA (OE3): o início do concelho da Amadora, marcada dentro da isócrona, está a 55 Km por rodovia, que incluem atravessar todo o trânsito de Lisboa (Túnel do Grilo e CRIL), congestionados e com limites de velocidade de 80 Km/h.

Qualquer pessoa que conheça minimamente Lisboa e o seu trânsito sabe que fazer este percurso em 30 minutos é objetivamente impossível (aliás, se se atender às velocidades máximas legalmente definidas).

O PT3 Relatório Técnico Complementar tem, na página 24 relativamente ao CTA a referência seguinte: “A cidade de Lisboa é atingida em pouco menos de 30 minutos”. Como, então, ainda se consegue atravessar a cidade e chegar à Amadora ainda dentro desses 30 minutos?

Esta situação ocorre igualmente se se tratar de Odivelas.

Ex: Santarém Vs. Alcochete



PT3 Relatório Técnico Complementar

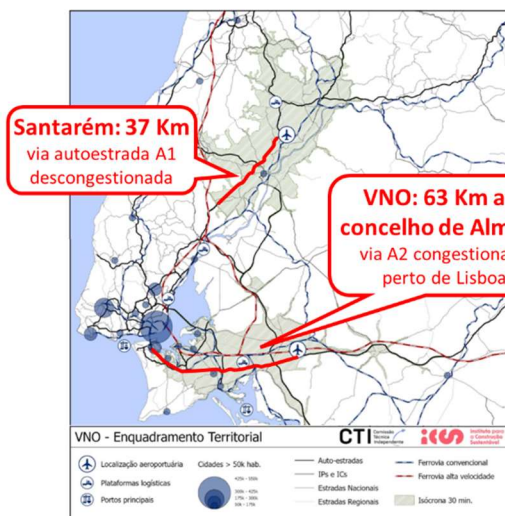
PT3 Relatório Técnico Complementar – Pág. 24 – CTA:  
“A cidade de Lisboa é atingida em pouco menos de 30 minutos”  
E depois ainda a atravessa até Amadora e Odivelas?



Figura 4 - Área de Influência CTA  
PT5\_Anexo 2 - Conectividade aérea e desenvolvimento regional

- Vendas Novas (OE8): dando como exemplo apenas um caso extremo, o início do concelho Almada está a 63Km de Vendas Novas, tornando-o inalcançável por rodovia em 30 minutos. No entanto, está incluída dentro da isócrona, o que consubstancia um manifesto erro técnico que qualquer perícia evidenciará.

Ex: Santarém Vs. Vendas Novas



PT3 Relatório Técnico Complementar



Figura 8 - Área de Influência – VNO  
PT5\_Anexo 2 - Conectividade aérea e desenvolvimento regional

Relativamente ao projeto no CTA, já havíamos alertado para estas medições defeituosas por email de 2 de maio de 2023, a que a CTI respondeu (6 de maio de 2023):

“Não sabendo qual foi a localização aeroportuária considerada dentro do CTA para os números apresentados que, como é sabido, tem mais de 7500 hectares de superfície, com um comprimento na direção nascente poente de cerca de 16km, é difícil responder com precisão à questão levantada”.

O que deixa então na dúvida se estariam a definir as isócronas não relativamente à localização do projeto do aeroporto, na parte Este do CTA mais distante de Lisboa (estudos de 2010 confirmados neste Relatório Preliminar), mas sim a toda a extensão do CTA, o que acarretaria um significativo falseamento das isócronas, beneficiando indevidamente esta localização. Atempadamente levantámos esta dúvida por mail de resposta a 17 de maio de 2023, que nunca mereceu resposta por parte da CTI.

De salientar que não bastaria corrigir os casos anedóticos acima, **sendo antes necessário fazer uma reavaliação geral das isócronas de todas as Opções por forma a que a análise da CTI esteja tecnicamente correta e não favoreça qualquer Opção**, designadamente as que envolvem o CTA.

Em face do exposto, a Magellan 500 requer:

- Que as zonas de influência de cada aeroporto sejam correta e equitativamente calculadas, e uniformemente aplicadas a todo o Relatório.
- Que seja aplicado o critério conforme e lógico prescrito na União Europeia: 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade.
- Que para analisar o risco de atraso ou concretização das grandes obras públicas de acesso realmente planeadas, para todos os projetos sejam calculadas duas zonas de influência:
  - Inicial: com base nas atuais infraestruturas de acesso
  - Longo prazo: com base nas infraestruturas planeadas, sobretudo a Alta Velocidade, e apenas as constantes no PFN até 2050.

Sem a análise correta por parte da CTI dos pontos acabados de indicar, o resultado final da CTI estará viciado por erro nos pressupostos de facto, por parcialidade na análise das Opções e, no final, por desrespeito das normas técnicas e setoriais aplicáveis, desde logo as indicadas pela Comissão Europeia.

Estranha-se que a CTI se afaste dos parâmetros que a Comissão Europeia tem por relevantes, aspeto que poderá, inclusivamente, inviabilizar o acesso a subsídios comunitários e levantar riscos de natureza concorrencial.

- **Definição dos perímetros de impacto ambiental:** os perímetros usados para cada um dos fatores ambientais estão desprovidos de consistência entre si, penalizando quase sempre a OE4 e OE5 (Santarém). Alguns exemplos:
  - **Exposição ao perigo de incêndio rural:** o parâmetro fundamental considerado (PT4 Relatório Técnico Complementar) é a incidência de incêndios num perímetro de 25 Km. No caso do Aeroporto de Santarém, apesar de o seu perímetro de 3 Km ser seguro, é extremamente penalizado por zonas de incêndio remotas que não fazem qualquer sentido:
    - Zonas a Sul do Tejo, separadas pelo rio e por mais de 10 Km de lezíria húmida cultivada

- Zonas a Oeste próximas das Serras de Aire e Candeeiros, com grandes povoações de permeio (Alcanena, Pernes ...) que funcionam como barreiras urbanas de bloqueio aos incêndios.

Isto coloca a localização do Aeroporto de Santarém illogicamente como menos segura de que por exemplo a OE3 (CTA) essa sim implantada sobre zona de elevado risco, como o mapa no Anexo 4 bem ilustra.

Requeremos, pois, que seja considerada a perigosidade próxima de incêndio (perímetro de 3 Km).

- **Sobreiros:** em praticamente todos os parâmetros ambientais são considerados os perímetros envolventes ... exceto no referente ao montado de sobreiros onde é apenas considerada e medida a área de implantação dos aeroportos.

Isto apesar de, por exemplo no referente às OE3 e OE6, o Relatório Preliminar se referir à disponibilidade de terrenos envolventes no CTA para construir uma cidade aeroportuária, chegando a quantificar a enorme área de 1.371 hectares (PT2 Relatório Técnico Complementar), e a recomendar em múltiplas instâncias do Relatório Preliminar às Câmaras Municipais de Benavente e Montijo “Promover uma estratégia, o desenho urbano e a adequada aplicação de uma figura de planeamento que permita tirar todo o partido de uma situação única de desenvolvimento de um aglomerado aeroportuário em terrenos na posse do Estado (CTA)”.

Conforme as cartas de biótipos (PT 4 – Anexo 2), na zona fora do perímetro de implantação do aeroporto de Alcochete a densidade do montado de sobreiro é bastante mais densa. Existe mesmo uma estimativa da ACHAR, associação que gere o grupo de certificação florestal onde está inserido o CTA, de aí existirem mais de 160 mil sobreiros.

Requeremos, pois, que à semelhança da maioria dos outros critérios ambientais, para cada uma das OEs seja considerado o impacto no montado de sobreiro no perímetro envolvente, e que este leve em conta a área prevista (PT2) e localização disponível para as respetivas cidades aeroportuárias.

Caso este requerimento da Magellan 500 não seja aceite, o resultado final da análise da CTI conduzirá, designadamente nas Opções que envolvam o CTA, a uma solução ilegal, geradora de um dano ambiental avassalador, passível, inclusivamente e face à legislação em vigor, de consubstanciar um crime ambiental por parte de quem venha a decidir e a executar a respetiva decisão.

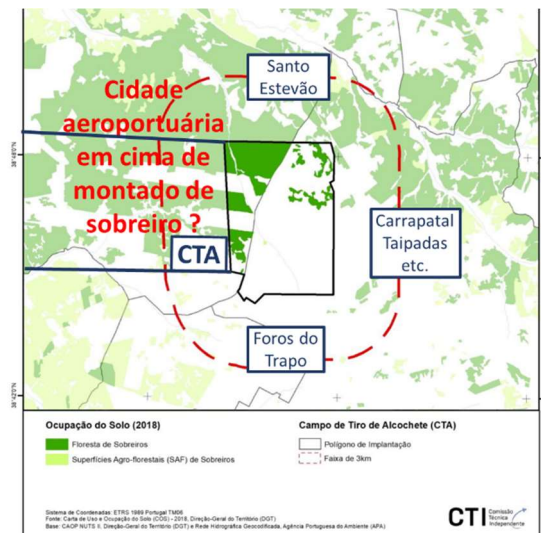


Figura 39 - Sobreposição do polígono com florestas de sobreiro e SAF de sobreiro, CTA

PT4\_Anexo 2 - Condicionalismos nos domínios da biodiversidade, áreas naturais e avifauna

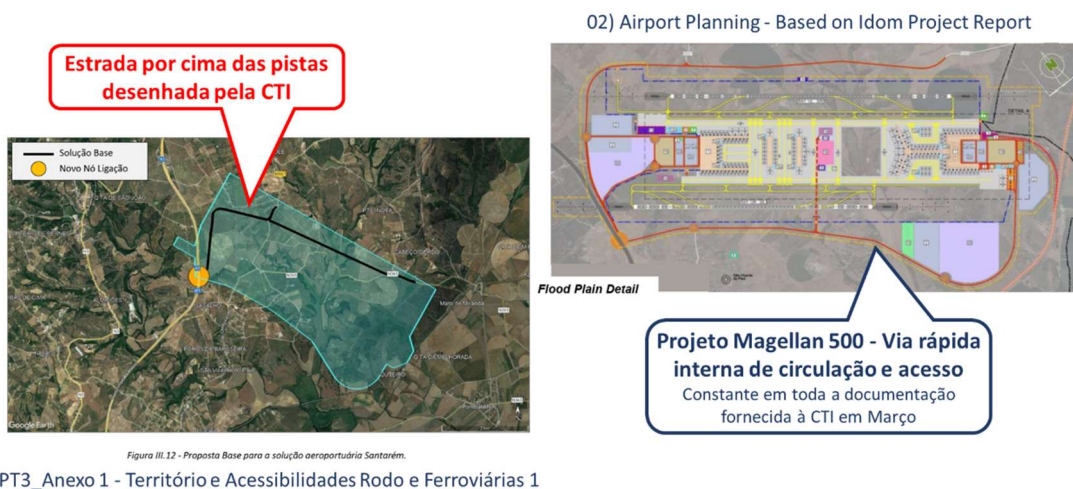
- **Desconhecimento do projeto Magellan 500/Aeroporto de Santarém:** nalguns casos evidenciando, pelo menos, a ausência efetiva de interesse, ou de cuidado, por parte da CTI relativamente ao Aeroporto de Santarém. Recorde-se que nenhum pedido de esclarecimento feito à Magellan 500 ficou por responder. Alguns exemplos da menor consideração da CTI podem evidenciar-se pelo seguinte:

- **Rodovia de acesso:** o plano diretor do Aeroporto de Santarém inclui, como não podia deixar de ser, uma via rápida interna de circulação fazendo também a ligação às rodovias circundantes, como é bem visível no documento (02) Airport Planning - Based on Idom Project Report) submetido à CTI em março de 2023. Esta solução inclui já a ligação à estrada local de acesso à EN3, recomendada no Relatório Preliminar.

Não se compreende, pois, como na pág. 62 do PT3\_Anexo 2 - Território e Acessibilidades Rodovias e Ferroviárias 2, a CTI se dá ao trabalho de desenhar uma rodovia de acesso de aspeto rudimentar (inclusive sobreposta às pistas) e aparentemente sem respeitar as especificações técnicas inerentes à conceção/projeto de rodovias.



## ACESSO RODOVIÁRIO PROJETO SANTARÉM



- **Perigo de inundação:** no documento PT4\_Anexo 4 - Condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos está escrito:

No caso da OE 4 (AHD + Santarém) o índice de risco normalizado é bastante influenciado pela interseção, na área de Santarém, com fundos de vale sujeitos a inundação da Vala da Rimeira, Rio Alviela e Rio Tejo. De entre as opções estratégicas que pressupõem um aeroporto único, a OE 5 é a que apresenta situação mais desfavorável ( $I_{rn} = 0,75$ ) pelas mesmas razões apontadas no parágrafo anterior.

Ora faz parte da informação do Aeroporto de Santarém submetida à CTI que toda a plataforma aeroportuária, incluindo na referida Vala da Rimeira, é elevada à Cota 40 ou acima. Adicionalmente, o projeto não abarca nem um metro quadrado de área inundável dos rios Alviela e Tejo.

Este ponto já foi objeto de esclarecimento, aparentemente ignorado, na Pronúncia da Magellan 500 ao Relatório da Fase II (Quadro de Avaliação Estratégica – Relatório de Fatores Críticos para a Decisão) enviada à CTI a 4 de agosto, onde referimos: “Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar.”

Não existe simplesmente risco de inundação porque o relevo dessa parte do perímetro é alterado para deixar de ser zona de cheia. Também foram tomados cuidados no dimensionamento da solução de escoamento da água da Vala da Rimeira para as piores enxurradas possíveis.

A propósito, nessa pronúncia também alertámos: “Relativamente ao perigo de inundação, sugere-se a consideração de um indicador que atenda a projetos em leitos de rio, face ao crescente

fenómeno de enxurradas provocado pelas alterações climáticas”. É que ao contrário do Aeroporto de Santarém, a OE3 e OE6 (CTA) é situada em pleno leito de rio (Ribeira do Vale Cobreão), com canais de escoamento de água entre as pistas (EIA 2010), expondo-o ao preocupante fenómeno crescente (provavelmente ligado às alterações climáticas) de enxurradas extremas como a ocorrida a 7 de dezembro de 2022 na Área Metropolitana de Lisboa.

- **Erro de análise quanto às implicações do Contrato de Concessão ANA, mormente económicas:**

Após a apresentação do Relatório Preliminar, foi público e notório que, em poucas horas, a CTI passou da afirmação-chave no Relatório Preliminar que “Todas as opções são financeiramente viáveis, não sendo necessário financiamento público para a construção do novo aeroporto”, para afirmações subsequentes como “Estamos na mão da ANA” em entrevista da Presidente da CTI ao Público e Renascença (de dia 8 de dezembro de 2023) onde apelou ainda a que “Se a empresa que gere os aeroportos (a ANA) tem disponibilidade para fazer o Montijo, se calhar tem disponibilidade para começar a fazer Alcochete”.

A capacidade aeroportuária na região de Lisboa é porventura a infraestrutura mais crítica e cara do País nesta e nas próximas gerações, envolvendo um investimento de muitos milhares de milhões de Euros que poderão sobrecarregar desnecessariamente o Erário Público e os contribuintes por muitos anos, coartando a capacidade do País, e dos governos, pelas próximas legislaturas, para investimentos imprescindíveis noutras áreas da sociedade. O senso comum indica que um investimento destes não deve estar sujeito ao “se calhar” para o respetivo financiamento.

Nem tampouco faz sentido o Relatório Preliminar fazer afirmações de viabilidade económica para todas as OEs com base em cálculos de VAL teóricos, como se não houvesse uma concessão em vigor.

As opções económicas, postas o mais simples e objetivamente possível, são claras:

- Ou se concentra toda a operação aeroportuária da região de Lisboa num único novo aeroporto, o que, em nossa leitura, pressuporá sempre um acordo naturalmente custoso com o atual concessionário, porque legitimamente comprou e explora uma operação rentável no AHD que teria de deixar, e essa obrigação financeira não decorre do seu contrato.
- Ou se opta por uma solução dual através do desenvolvimento dum projeto de aeroporto economicamente viável. Será um investimento menor (a capacidade do AHD continua disponível) e menos arriscado, ainda mais se capitalizar sobre infraestruturas de acesso existentes, sem abdicar das ambições para o País se o projeto for escalável.



Muito provavelmente, o sonho de muitos stakeholders dum mega-aeroporto que exige a construção acelerada de mega-infraestruturas de acesso, continuará a ser, como foi ao longo dos últimos 54 anos, uma barreira à real expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa.

A Opção 4 é objetivamente a que melhor serve Portugal por três razões objetivas e demonstráveis nos planos técnico, operacional, financeiro e jurídico, na medida em que: (a) permite a continuação do AHD sem interrupção enquanto se assegura a construção e a entrada em operação do Aeroporto de Santarém que, de entre todas as Opções com capacidade *hub*, é o mais rápido a entrar em operação; (b) permite uma perfeita articulação entre a atual concessão da ANA (que continuaria a explorar o AHD) e a Magellan 500 (que exploraria o Aeroporto de Santarém) introduzindo um fator de competitividade que favoreceria as companhias áreas e os passageiros; (iii) não implicaria qualquer custo para os contribuintes portugueses da atual e das próximas gerações.

- **Desconformidades e omissões jurídicas que afetam a validade da análise jurídica da CTI**

O Relatório da CTI contém, no plano jurídico, um conjunto de vicissitudes que afetam a análise realizada, a qual contém desconformidades e omissões de diversa ordem e que, a título principal, respeitam aos pontos seguintes:

- Violação do mandato que a RCM 89/2022 atribuiu à CTI, a qual realizou no Relatório Preliminar um estudo diferente daquele que, em termos de sistematização e de objeto, foi determinado pela RCM 80/2022;
- Violação do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, que regula o regime jurídico da Avaliação Ambiental Estratégica (“AAE”), designadamente em termos de conteúdo e de procedimento, o conduz a que o Relatório Preliminar não sirva como AAE para os devidos efeitos legais.
- Violação pela CTI das garantias da imparcialidade tal como previstas no n.º 2 do Artigo 9º do Regimento da CTI, o que invalida uma parte significativa dos atos jurídicos praticados pela CTI.
- Omissão no tratamento de factos supervenientes relativos ao AHD e que condicionam toda a análise das Opções feitas pela CTI no Relatório Preliminar, em concreto os factos a que alude a Resolução do Conselho de Ministros n.º 201/2023, de 28 de dezembro, que determinam a melhoria da capacidade de oferta do AHD, não deixando de ser estranho que o Governo tenha determinado estas medidas ao arrepio dos trabalhos da CTI.

- No plano jurídico, designadamente na vertente com impacto financeiro e com impacto no Contrato de Concessão ANA, o Relatório Preliminar está incompleto. Por um lado, não analisou o impacto relativamente às Opções que integram o CTA e o Aeroporto do Montijo, o valor da disponibilização dos respetivos terrenos que, no plano do direito da concorrência, consubstanciam “ajudas de Estado” à entidade que o possa vir a explorar. A disponibilização dos atuais terrenos do CTA e do Aeroporto do Montijo à referida entidade consubstancia um ativo financeiramente calculável (seja em sede de transmissão da propriedade, seja de cedência de uso) que deve integrar os custos das Opções que envolvem aquelas infraestruturas, sob pena de infração em matéria de concorrência.
- Ainda no plano jurídico, não analisou todas as situações jurídicas que atualmente devem ser consideradas relativamente ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL, assumindo uma posição unívoca que não está conforme com os factos existentes a respeito desta matéria e com as medidas que, a este propósito, já foram tomadas tanto pelo Estado Português como pela Concessionária.

### 3 Contributos de natureza especial

#### 3.1 Contributos ao teor do Relatório Ambiental Preliminar

Documento: 1. Relatório Ambiental

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
66	c) para lá dos 75km... as implicações seriam semelhantes porquanto muito provavelmente a operação do AHD teria de ser alterada.	Incorreto: os 2 aeroportos, STR e AHD são tecnicamente compatíveis e podem funcionar independentemente não implicando qualquer alteração à atual concessão da ANA.	Retirar
78	OE3 ↗ Cedência obrigatória total do CTA e parcial de VNO; de Santa Margarida, MTJ e Alverca.	Isto é razão para ser ↗ ? Mais Oportunidades com alguns Riscos A cedência de espaço aéreo militar só é negativo nas outras OEs porquê? Análise não conforme com o princípio da imparcialidade. Esta situação de afetação das zonas militares, verifica-se igualmente nas OEs 6, 7 e 8.	Corrigir
78	OE3	Como garantem que só a partir da 3ª pista?	Rever

	Possível conflito com corredores de aves migratórias a partir da 3ª pista;	Os corredores de árvores são fluidos e as pistas do CTA são separadas por apenas 2,5 Km na largura e 1,3Km no comprimento.  A CTI deve demonstrar como apurou que as aves migratórias tencionam apenas conflitar a partir da 3ª pista.	
78 - 81	OE1, OE4, OE6 e OE7  Separação de tráfego em duas infraestruturas prejudica a eficácia do hub e provoca custos adicionais e deseconomias na maioria dos agentes envolvidos nas operações (companhias aéreas, agentes de handling, gestão de tráfego aéreo, segurança, controlo de fronteiras, carga aérea, etc.)	Também pode trazer vantagens:  - Não fechar AHD com conveniente proximidade a Lisboa, sobretudo para o turismo, permitindo, por exemplo, cenários da sua redução, que não percebemos porque não foram considerados. Existem omissões de aspetos que fragilizam a análise da CTI.  - Redundância / complementaridade das infraestruturas aeroportuárias.	Rever
79	OE4 e OE5  Cedência obrigatória de grande parte da área militar de Monte Real, e de Tancos; cedência parcial de Santa Margarida.	Esta análise evidencia uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar	Corrigir

		<p>impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2)</p>	
79	<p>OE4 Operação em STR apresenta maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD.</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2)</p>	Corrigir
79	<p>OE5 Cedência obrigatória de grande parte da área militar de Monte Real, e de Tancos; cedência parcial de Santa Margarida.</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de</p>	Corrigir

	<p>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea, esta opção apresenta à partida grandes constrangimentos de espaço aéreo pela proximidade da Área Militar de Monte Real acrescido pela posição relativa, perpendicular, das pistas a esta área.</p> <p>Comparando com o plano de reestruturação de espaço aéreo para o AHD (cedências de áreas militares de Sintra e Monte Real), seria necessária uma grande cedência de espaço aéreo de Monte Real, por forma a ser possível a concretização da operação em modo hub, com grandes volumes de tráfego.</p>	<p>Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2)</p>	
79	<p>OE4 e OE5</p> <p>Tem obstáculos naturais Serra de Aires e Candeeiros, e obstáculos artificiais: as eólicas.</p>	<p>Obstáculos estudados e não confirmados como impeditivos (Projeto e NAV).</p>	Corrigir
79	<p>OE5</p> <p>Fator de usabilidade idêntico ao AHD</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância</p>	Corrigir

		deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2)	
79	OE4 e OE5: Proximidade ao Oleoduto – 34Km.	Menos de 3 Km, em função do anteprojecto apresentado aos decisores públicos, também apresentado à CTI	Corrigir
79	Proximidade ao Gasoduto - 31km.		Retirar
79	OE4 e OE5: Procedimentos aproximação e descolagem precisão (PBN/ILS/GBAS) condicionados.	Esta análise carece de justificação técnica pela CTI.	Justificar o comentário
86	ANA – Aeroportos de Portugal Responsável pelo funcionamento da infraestrutura, manutenção do nível de serviço contratualmente estabelecido, e por assegurar o cumprimento de todas as normas nacionais e internacionais de segurança (safety e security) – responsabilidade na implementação da AAE e PACARL para a opção seleccionada – plano diretor	Exceto OE4 e OE5 (fazer esta referência).	Corrigir
87	Traçados da LAV Lisboa para o Porto (e Vigo) e Lisboa para Madrid, e Terceira Travessia do Tejo (TTT) já devidamente estabilizados;	Não é consistente introduzir alteração ao PFN num simples Workshop no LNEC com a IP a 27 de setembro.	Corrigir



		Apenas é “estável” no troço Gaia-Soure, o que afeta os pressupostos de análise do Relatório Preliminar.	
91	OE3 Oportunidade de qualificação urbana da cidade de Lisboa com o fecho do AHD	Porque é que este aspeto comum a todas as soluções Hub surge apenas na OE3?	Corrigir
91 - 92	OE3 e OE6: Aglomeração urbana com concentração significativa de população ativa na envolvente	Incorreto. Resultante duma defeituosa definição e medição das zonas de influência de cada aeroporto.	Corrigir
91 - 92	Acessos programados CV/AV com TTT e a AV na RTE-T	Mas não o troço Poceirão-CTA-Carregado, que não consta do PNF.	Corrigir
91 - 92	OE4 e OE5: Congestionamento dos acessos (A1) à cidade de Lisboa  Acessibilidades com limitados níveis de redundância	Incorreto. Não consideraram as múltiplas variantes de entrada em Lisboa, limitaram-se a um percurso básico para o centro da cidade. Tampouco indicam ter analisado este impacto com a concessionária da autoestrada.	Corrigir
91 - 92	OE4 e OE5: Impossibilidade de ligação direta à AV	Porque não? Pode ser ajustável à semelhança com o feito no Workshop de 27 de setembro no LNEC para o troço Poceirão-CTA-Carregado.	Alterar, pode-se estudar soluções de AV passando por STR

		Adicionalmente, conforme observável nos mapas do PT4_Anexo 4 - Condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos, foram considerados traçados alternativos para o troço a Sul de Leiria passando por STR.	
91 - 92	OE4 e OE5: População ativa reduzida na envolvente	Incorreto. Resultante duma defeituosa definição e medição das zonas de influência de cada aeroporto.	Corrigir
91 - 92	OE4 e OE5: Valores mais elevados de pegada carbónica	Não levaram em conta um contributo fundamental: 75% dos movimentos são N-NE-E, em que a localização STR poupa em média 70 Km de voo, diminuindo assinalavelmente os efeitos de emissão aeronáuticas.	Acrescentar
91 - 92	OE4 e OE5: Reduzida disponibilidade de solos urbanos e para atividades económicas	4 municípios (Santarém, Torres Novas, Alcanena e Golegã) com 1.000 Km <sup>2</sup> de território fizeram um acordo para ajustar os seus PDMS ao projeto. Não haverá falta de espaço urbanizável.	Corrigir
91 - 92	OE4 e OE5: Grande área a expropriar com demolições de algumas habitações	Expropriações não maiores que para OE3 e OE6, sobretudo se se levarem em conta as	Corrigir

		<p>expropriações massivas para as infraestruturas de acesso que estes necessitam.</p> <p>Não se evidencia análise das habitações desabitadas e/ou para habitação própria? A análise da CTI deve ser mais detalhada sob pena de utilizar o mesmo padrão para situações totalmente distintas (casas habitadas-casas devolutas – casas de férias ou de segunda habitação).</p>	
94	O. Compromisso assumido pelo Estado Português e pela UE, no quadro do projeto das Redes Transeuropeias de Transportes, da construção das linhas de AV Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid, incluindo necessariamente a TTT	Mas não inclui o troço Poceirão-CTA-Carregado	Realçar
94	Dar prioridade à construção das ligações à rede convencional, no caso das OE4 e OE5, e à rede de AV, no caso das OE1, OE2, OE3, OE6, OE7 e OE8	<p>OE4 e OE5: a ligação à rede convencional faz parte do projeto.</p> <p>E porque não reprogramar a ligação AV Leiria-Carregado para passar por STR?</p>	Rever
94	<p>O. Existência de opções estratégicas em que o perímetro do aeroporto se inclui em terrenos propriedade do Estado.</p> <p>Acelerar os processos de desenvolvimento do projeto, da sua aprovação e do arranque da construção, tirando partido do tempo poupado nos</p>	A própria análise jurídica (PT6) diz que as demoras são evitadas através da DUP com carácter urgente.	Rever

	longos e complexos processos de expropriações de terrenos em propriedade privada (OE1, OE2, OE3 e OE6)	Todos os projetos necessitam de extensas expropriações, seja no aeroporto seja nos acessos.  Por outro lado, estes solos deverão ser contabilizados como ajudas de Estados a esses projetos, sob pena de omissão de análise com impacto severo em termos financeiros e concorrenciais.	
94	O. Disponibilidade de solos urbanos e solos para atividades económicas na envolvente ao aeroporto	OE4 e OE5 também: 4 municípios (Santarém, Torres Novas, Alcanena e Golegã) com 1.000 Km <sup>2</sup> de território fizeram um acordo para ajustar os seus PDMs ao projeto. Não há falta de espaço urbanizável. A análise da CTI ao omitir esta situação comete um erro.	Corrigir
95	O. Condições muito favoráveis no CTA de desenvolvimento em solo público de uma aglomeração urbana (cidade) aeroportuária	E o impacto nos sobreiros? Toda essa envolvente é montado denso. A análise da CTI encobre o impacto no montado que é afetado nas Opções que envolvem o CTA.	Acrescentar
95	R. Elevada probabilidade de congestionamento nos acessos rodoviários, em particular sobre a Ponte Vasco da Gama no caso das opções total ou parcialmente localizadas na margem sul da AML	Para além do risco estratégico que acarreta a sobre dependência duma única infraestrutura rodoviária, já que as outras pontes são bem	Acrescentar

		mais longe e estão congestionadas (inclusive futura a 3TT que desembocará na 2ª Circular).	
95	R. Elevada probabilidade de saturação e congestionamento dos acessos ferro e rodoviários a Lisboa, assentes sobre a Linha do Norte, no primeiro caso, e sobre a AE1 no segundo.	Rodoviário: tem muitas alternativas, ao contrário das da margem Sul. Ferroviário: a CTI deve informar-se com a IP sobre a quadruplicação até Castanheira do Ribatejo / Azambuja (já em fase de projeto).	Rever
97	Criar as necessárias condições para a rápida concretização dos vários e complexos projetos envolvidos na AV, que apresentam atualmente diversos níveis de maturação, que vão do planeamento e programação ao desenvolvimento dos projetos de execução (OE1, OE2, OE3, OE6, OE7, OE8)	Porque não as OE4 e OE5? Para Alcochete também mudaram e acrescentaram traçados, onde se denota uma análise parcial, porque a CTI foi ajustando soluções para o CTA sempre que este tem um aspeto menos favorável.	Rever
97	Promover uma estratégia, o desenho urbano e a adequada aplicação de uma figura de planeamento que permita tirar todo o partido de uma situação única de desenvolvimento de um aglomerado aeroportuário em terrenos na posse do Estado (OE3 e OE6)	E o impacto nos sobreiros? Toda essa envolvente é montado denso. Omissão grave de análise.	Rever
97	Fomentar a dotação e a efetiva utilização de todos os serviços viáveis de transporte público rodo, ferro e fluvial nos acessos ao aeroporto e, em particular, de um transporte público rodoviário em via própria de alta capacidade e frequência (OE1, OE2, OE3, OE6, OE7 e OE8)	OE4 e OE5 excluídas porquê? A análise não coincide com a realidade e ignora aspetos essenciais, tais como: - Como garantir o transporte rodoviário em via própria de alta frequência, sobretudo se tal impactar na atual concessão das autoestradas;	Rever

		- Como se admite esta solução para VNO que é servida por uma autoestrada de duas faixas quando STR é servida por uma autoestrada de três fachas.	
98	Apostar na qualidade do serviço de transporte ferroviário dedicado ao aeroporto, em termos de conforto, segurança, fiabilidade, rapidez, frequência e preço (OE4 e OE5) Entidades responsáveis: IP, CP	A CTI não está ao corrente que o transporte ferroviário foi liberalizado? A análise da CTI não está conforme à realidade e ao atual enquadramento setorial.	Mudar para: Entidades responsáveis: IP, operadores ferroviários licenciados
99	Quadro 24: CP – Comboios de Portugal Fomentar o transporte público ferroviário (todas as OE)	A CTI não está ao corrente que o transporte ferroviário foi liberalizado?	Mudar para: operadores ferroviários licenciados
101	Sobreposição dos polígonos de implantação com áreas de Floresta e SAF de Sobreiros (CTA, STR e VNO);	Comentário devia estabelecer diferenças de graduação, já que STR tem muitíssimo menos sobreiros. A análise da CTI faz um nivelamento que não coincide com a realidade, favorece CTA e VNO e prejudica STR.	Rever
104	OE3 - Critério 2 – Biodiversidade	E relativamente à sobreposição da cidade aeroportuária adjacente sobre o montado de sobreiro que rodeia todo o perímetro,	Acrescentar

	Sobreposição da faixa de 3 km com áreas naturais classificadas e dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado	especialmente dentro do CTA? (previsão PT2: 1.371 hectares). A CTI deve integrar este impacto na sua análise.	
104	OE3 - Critério 3 – Recursos Naturais Sobreposição da faixa de 3 km com áreas naturais classificadas e dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado	E relativamente à sobreposição da cidade aeroportuária adjacente sobre o aquífero de Tejo-Sado? A CTI deve integrar este impacto na sua análise.	Acrescentar
104	OE4 - Critério 2 – Biodiversidade Ligeira sobreposição dos polígonos de implantação com áreas naturais classificadas	Quais áreas classificadas (além de REN e RAN) nos polígonos de implantação?	Esclarecer
104	OE4 - Critério 3 – Recursos Naturais sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (AEPRA)	Comentário devia estabelecer diferenças de graduação relativamente às OE3 e OE6, já que o aquífero do Tejo-Sado é incomparavelmente maior e mais sensível, existindo uma omissão grave a este respeito.	Rever
104-105	OE4 e OE5 - Critério 4 – Riscos Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de inundação fluvial na zona de implantação e zona contígua	Ignoraram a pronúncia da Magellan 500 de 4 agosto de 2023: “Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar”.	Rever



104-105	<p>OE4 e OE5 Critério 4 – Riscos</p> <p>Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de incêndio rural no raio de 25 km</p>	<p>A extensão do risco de incêndio a 25 Km não faz qualquer sentido em termos técnicos e operacionais:</p> <p>No caso de STR inclui zonas na margem Sul do Tejo cujos fogos teriam de atravessar o rio e 10 Km de várzea para chegarem ao aeroporto, para além em zonas povoadas.</p> <p>Enquanto de acordo com o mapa na Figura 6.27 – Exposição ao perigo de incêndio (PT4_Anexo 4 – Condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos) se pode ver claramente que, próximo da zona de implantação, Alcochete é, comprovadamente, o pior de todos.</p>	Rever
104-105	<p>OE4 e OE5 - Critério 4 – Riscos</p> <p>Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de acidente industrial</p>	<p>Elevada? A mais próxima é a 10 Km, em Alcanena (não esclarecem que é só para AHD).</p>	Rever
105	<p>OE6 e OE3- Critério 4 – Riscos</p> <p>Vulnerabilidade territorial moderada aos perigos sísmico e de incêndio rural</p>	<p>Moderada?</p> <p>De acordo com o mapa na Figura 6.27 - Exposição ao perigo de incêndio (PT4_Anexo 4 - Condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos) a zona de implantação</p>	Rever

		Alcochete é a pior de todas, com uma grande mancha de alto risco.	
106	OE7 e OE8 – Critério 2 – Biodiversidade ↘ Sobreposição dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado.	Porque não ↓ ? Análise de biodiversidade é incorreta.	Rever
106	OE7 e OE8 – Critério 3 – Recursos Naturais ↘ Renaturalização de linhas de água Sobreposição (reduzida) com área agrícola e área de RAN; pequena sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (AEPRAs).	Porque não ↓ como para OE4, com as mesmas observações?	Alterar
108	R: Sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos, com potencial de prejudicar o ODS6 e os objetivos do Plano de Gestão de Região Hidrográfica (OE3, OE6) R: Sobreposição com área agrícola e área de RAN; sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos, e com perímetros de proteção de captações de água subterrânea, com potencial de prejudicar o ODS6 bem como o Plano Estratégico da Política Agrícola Comum para Portugal 20232027 (OE4, OE5)	Graduação desajustada do comentário, especialmente ante os riscos reconhecidos da OE3 e OE6 (e da sua cidade aeroportuária) para o sistema aquífero do Tejo Sado. Não existe qualquer suporte para afirmar que OE4 e OE5 prejudicam o Plano Estratégico da Política Agrícola Comum para Portugal.	Rever
108	Riscos	Nenhum comentário à grandeza dos riscos para o montado de sobreiro das OEs 3, 6, 7 e 9?.	Rever

109	<p>R: Vulnerabilidade territorial ao perigo de inundação fluvial prejudicando o ODS 13 os objetivos do Quadro de Sendai (OE3, OE4, OE5, OE6)</p> <p>Garantir que as novas infraestruturas aeroportuárias e infraestruturas conexas não são instaladas em leitos de inundação sujeitos a cheias rápidas e que não constituem obstáculos ao livre escoamento das águas;</p>	<p>A CTI ignora a pronúncia da Magellan 500 de 4 Agosto de 2023:</p> <p>“Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar.”</p>	<p>Consultar os planos diretores apresentados, e rever</p>
109	<p>R: Vulnerabilidade territorial aos incêndios rurais (OE4, OE5)</p> <p>Garantir a execução de medidas de gestão preventiva de combustíveis nas áreas com perigosidade de incêndio rural elevada ou muito elevada, situadas num raio de 25 km da área de intervenção da infraestrutura aeroportuária;</p>	<p>A extensão do risco de incêndio a 25 Km não faz qualquer sentido:</p> <p>No caso de STR inclui zonas na margem Sul do Tejo cujos fogos teriam de atravessar o rio e 10 Km de várzea para chegarem ao aeroporto, ademais em zonas povoadas.</p> <p>Ou zonas bem para além de centros urbanos importantes como Alcanena ou Pernes.</p>	<p>Rever</p>
109	<p>R: Sobreposição dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado, com potencial de prejudicar os ODS6 e 15 bem como a Estratégia Nacional de Conservação da Biodiversidade 2030, entre outras (OE3, OE4, OE5, OE6, OE7, OE8)</p>	<p>Comentário devia estabelecer diferenças claras de graduação, já que as outras OEs mencionadas têm uma magnitude acima de sobreiros afetados relativamente às AE4 e 5.</p>	<p>Rever</p>
110 em diante	<p>Entidade responsável:</p> <p>ANA Aeroportos dePortugal, S.A./ o Concessionário</p>	<p>Designação errada.</p> <p>Múltiplas instâncias.</p>	<p>Mudar para:</p> <p>ANA Aeroportos de Portugal, S.A. /</p>

			Magellan 500 (OE4/5)
118	Desenvolver simulações/previsões, através da elaboração regular de Mapas de Ruído, que caracterizem o ambiente acústico na envolvente do aeroporto, onde é expectável a ocorrência de impactes de expressão acrescida (OE3, OE5, OE7)		Acrescentar Magellan 500 (OE5) às entidades
119	Assegurar o envolvimento das partes interessadas, estabelecendo canais de comunicação eficazes que permitam fornecer informações sobre os níveis de ruído esperados e potenciais medidas de mitigação, bem como receber feedback e responder a preocupações (comum a todas as OE)		Acrescentar Magellan 500 (OE4 e 5) às entidades
119	Desenvolver estratégias sectoriais conducentes à implementação de um sistema de gestão integrada de recursos hídricos (superficiais e subterrâneos) e à utilização de águas pluviais e residuais tratadas		Acrescentar Magellan 500 (OE4 e 5) às entidades
119	Garantir que as novas infraestruturas aeroportuárias e infraestruturas conexas não são instaladas em leitos de inundação sujeitos a cheias rápidas e que não constituem obstáculos ao livre escoamento das águas (OE3, OE4, OE5, OE6)		Acrescentar Magellan 500 (OE4 e 5) às entidades
119	Garantir que as novas infraestruturas aeroportuárias são construídas com as melhores normas e materiais de construção antissísmica (comum a todas as OE)		Acrescentar Magellan 500 (OE4 e 5) às entidades

120	<p>Promover programas de educação, formação e sensibilização para consciencializar a importância da biodiversidade e florestas (comum a todas as OE)</p> <p>Comunicar, promovendo a transparência do processo, dos relatórios de monitorização e outros à comunidade e partes interessadas (comum a todas as OE)</p>		<p>Acrescentar Magellan 500 (OE4 e 5) às entidades</p>
124	<p>OE3 - Critério 4 – Análise Custo-Benefício</p> <p>Com alta velocidade reduz custos de acesso significativamente</p>	<p>Assumindo que custos de AV não são imputáveis à OE3, o que é altamente discutível, sobretudo no troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km), incluindo 4ª ponte sobre o Tejo na Lezíria.</p>	<p>Rever</p>
124	<p>OE4- Critério 1 – Competitividade e Desenvolvimento do hub</p> <p>Restrições fortes de capacidade por espaço aéreo e conflitos militares, limita otimização do hub e número de ligações diretas.</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser</p>	<p>Corrigir</p>

		reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).	
124	OE4 - Critério 4 – Análise Custo-Benefício Elevados custos de acesso (STR)	Que custos de acesso? Não há nenhuns.	Rever.
124-125	OE4 e OE5- Critério 4 – Análise Custo-Benefício Não beneficia da alta velocidade	Nada implica que não possa ser, da mesma forma que Alcochete o foi através duma reprogramação do Plano Ferroviário Nacional (Workshop LNEC 27 setembro). A CTI não pode ter dois critérios sobre a mesma matéria consoante se trate de STR ou do CTA.	Rever
125	OE4- Critério 1 – Competitividade e Desenvolvimento do hub Contrato de concessão pode dificultar transferência de tráfego e o desenvolvimento do novo aeroporto.	Esta afirmação não tem lógica económica nem sustentação, e contraria as conclusões do PT6 (Área Jurídica).	Retirar
125	OE4 - Critério 2 – Impactos Macroeconómicos Baixa densidade económica de Santarém gera impacto económico regional.	Afirmção baseada na defeituosa definição das zonas de influência. STR situa-se numa região mais densamente povoada e com mais conectividade que as alternativas Alcochete e Vendas Novas.	Corrigir
125	OE5- Critério 1 – Competitividade e Desenvolvimento do hub Nas condições atuais, apresenta restrições fortes de capacidade por espaço aéreo e conflitos militares, limita otimização do hub e número de ligações diretas.	Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90	Corrigir

		final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).	
125	OE5 - Critério 2 – Impactos Macroeconómicos Baixa densidade diminui impacto	Afirmção baseada na defeituosa definição das zonas de influência. STR situa-se numa região mais densamente povoada e com mais conectividade que as alternativas Alcochete e Vendas Novas.	Corrigir
125	OE5 - Critério 3 – Capacidade de expansão aeroportuária Restrições fortes de capacidade por espaço aéreo e conflitos militares Possibilidade limitada de implementar cidade aeroporto. Magellan 500: em esclarecimento com as autoridades competentes	Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de	Corrigir



		expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).	
125	OE5 - Critério 4 – Análise Custo-Benefício Elevados custos de acesso	Quais? Não existem custos de acesso.	Rever
125	OE6 - Critério 3 – Capacidade de expansão aeroportuária Sem restrições para implementar cidade aeroportuária	Exceto por desafios de biodiversidade, pois está rodeado de enormes áreas de montado ainda mais densas que no perímetro do aeroporto. Não é verdade que não haja restrições, desde logo as resultantes da dominialidade pública dos terrenos.	Rever
125	OE6 - Critério 4 – Análise Custo-Benefício Beneficia da alta velocidade	O novo traçado Poceirão-Carregado (58 Km incluindo uma 4ª longa ponte sobre o Tejo na lezíria) é uma reprogramação específica para Alcochete do Plano Ferroviário Nacional (Workshop com a CTI no LNEC 27 setembro), como tal os respetivos custos devem-lhe ser imputados e ser considerados ajudas de Estado.	Rever

127	<p>O: Soluções duais aproveitam as vantagens do AHD ao centro de Lisboa</p> <p>Necessário sistema regulatório, e de incentivos, para promover a rentabilidade no investimento do aeroporto complementar</p>	<p>Discordamos. Um aeroporto complementar, podendo começar pequeno e expandir-se de acordo com o crescimento do tráfego é o de rentabilidade mais assegurada.</p> <p>É a necessidade de fazer grandes investimentos iniciais para criar a capacidade inicial para fechar o AHD que coloca desafios de rentabilidade.</p> <p>Sobretudo Alcochete e Vendas Novas, que necessitam uma aceleração dramática de investimentos em AV e não só.</p> <p>A Megallan 500 dispõe de um plano operacional/negócios que demonstra a viabilidade de STR numa opção dual ou hub. A CTI não aprofundou devidamente esta matéria no estudo das OEs.</p>	Rever
127	<p>O: Soluções únicas contribuem para otimização do hub</p> <p>Necessário sistema regulatório, e de incentivos, para promover a rentabilidade no investimento do aeroporto complementar, incentivando a solução única que melhor robustece o Hub intercontinental</p>	<p>Esta análise não é correcta como acima se indicou. A CTI não promoveu qualquer análise que demonstre que a solução única robustece o hub intercontinental.</p> <p>A CTI deve escrever no Relatório Preliminar que, diversamente a todas as outras OE's, o</p>	rever

		Aeroporto de Santarém não precisa de qualquer sistema de incentivos.	
128-148	R: Resistências à desativação do AHD No caso das opções de aeroporto único, desenvolver uma estratégia e um plano de reconversão do espaço do AHD forma a criar atratividade por uma solução futura que melhore substancialmente a qualidade de vida na cidade de Lisboa	A CTI deve escrever no Relatório Preliminar que a OE4 e a OE5 que envolvem o Aeroporto de Santarém são, de entre todas as OE's, as únicas que dão total liberdade ao Estado Português para dar ao AHD o destino que quiser.	Rever
128	R: Contrato de concessão pode dificultar criação de incentivos para o desenvolvimento do novo aeroporto Rever o contrato de concessão e torná-lo mais equilibrado em relação aos interesses das partes (todas as OE)	Como o próprio relatório da PT6 esclarece, a OE4 pode ser implementada sem revisão do contrato de concessão.	Rever
130	ANA – Aeroportos de Portugal Responsável pelo funcionamento da infraestrutura, manutenção do nível de serviço contratualmente estabelecido, e por assegurar o cumprimento de todas as normas nacionais e internacionais de segurança (safety e security) – responsabilidade na implementação da AAE e PACARL para a opção selecionada – plano diretor	Exceto para as OE4 e OE5.	Introduzir uma nona linha com a Magellan 500 como responsável pelas OEs 4 e 5
132	Ameaças Elevado endividamento do país pode limitar capacidade de investir em LAV e TTT;	Sobretudo ao ritmo a que Alcochete ou Vendas Novas exigiriam, simultaneamente com o investimento no aeroporto e na prossecução da AV Porto-Lisboa e as intenções anunciadas pelo Governo de dar prioridade à ligação Porto-Vigo.	Realçar e desenvolver

134-135	<p>OE3, OE6, OE7 e OE8 - Critério 2 – Necessidades de financiamento</p> <p>Não é necessário investimento público</p>	<p>A lógica do contrato de concessão, e a posição pública da concessionária, desmentem categoricamente esta afirmação. A CTI não enquadra corretamente as necessidades de investimento público nas OE3, OE6, OE7 e OE8, consubstanciando o Relatório Preliminar, a este respeito, um risco financeiro para qualquer Governo que venha a decidir com base no mesmo.</p>	Rever
134	<p>OE3 e OE6- Critério 3 – Rapidez de Execução / Spillage</p> <p>Rapidez na abertura da primeira pista reduz custo para promotor e para a economia</p>	<p>Rapidez completamente teórica, já que não foram levados em linha de conta, entre outros:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Reabertura do processo do NAL, com os seus tempos contratuais;</li> <li>2) Tempos de provável contratação pública;</li> <li>3) Desminagem (2010: 18 meses);</li> <li>4) Expropriações (aeroporto e vias de acesso);</li> </ol> <p>A omissão destes elementos implica uma análise insuficiente por parte da CTI.</p>	Rever
135	<p>OE4 - Critério 5 - Riscos decorrentes do contrato de concessão</p> <p>Riscos de litígio e necessidade de coordenação entre aeroportos</p>	<p>Riscos de litígio desmentidos pela análise jurídica (PT6) da própria CTI;</p> <p>Coordenação será feita pela NAV e ANAC, já que os aeroportos são tecnicamente compatíveis.</p>	Rever

		Fazemos notar que o Relatório Preliminar contém muitas incongruências internas, no texto principal, e na articulação deste com os Anexos.	
135	OE4 - Critério 5 - Riscos decorrentes do contrato de concessão Risco de reequilíbrio financeiro	Risco desmentido pela análise jurídica (PT6) da própria CTI.	Corrigir
135	OE4 - Critério 5 - Riscos decorrentes do contrato de concessão Fora da área do Contrato Concessão, risco de litígio prolongado e risco de resolução Risco reequilíbrio financeiro assinalável para o concedente	Comentários sem sentido e que contradizem a análise jurídica da própria CTI. Fecho do AHD e consolidação no Aeroporto de Santarém fora da concessão é possível por acordo entre as partes (legalmente admissível).	Corrigir
135	OE6 - Critério 4 – Resiliência financeira e económica das Opções Menor investimento inicial torna esta OE mais resiliente a choques (taxas de juro ou custos de construção, por ex)	Menor investimento inicial? 3 B Euros? A CTI faz um erro de análise porque a CTI incrementa os custos iniciais de STR (face aos que a Magellan 500 calculou) e, ao mesmo tempo, diminui os custos iniciais de outras OE's, designadamente as que envolvem o CTA e VNO. Os custos da CTO estão indicados de forma macro e não contemplam a realidade específica de cada OE.	Rever comentário

137	Na rapidez de execução e custos para o promotor e para a economia em resultado dos limites de capacidade, a opção dual OE6 AHD+CTA é a que apresenta maior vantagem.	Esta afirmação é um choque frontal com a realidade e a lógica económica do contrato de concessão, conforme as reações públicas do concessionário deixam bem evidente. A CTI não analisa realisticamente a OE AHD+CTA e, no que toca a STR, desconsidera aspetos cruciais que dão manifesta vantagem à OE4 AHD+STR, desde logo em termos de prazos de execução, capacidade de expansão, investimento e maior índice de coesão económica.	Rever
137	As soluções envolvendo a localização de Santarém são as que se apresentam como mais desfavoráveis dados os riscos jurídicos para soluções fora da área de concessão e, no caso da solução única OE5 STR, os riscos de reequilíbrio financeiro para a atual concessionária.	A análise jurídica da própria CTI (PT6) desmente esta afirmação, sobretudo no referente à OE4 AHD+STR. A OE5, STR Hub, pela sua natureza, é implementável mediante acordo entre as partes. Não se compreende por que razão a CTI não promove a consideração destas soluções e concentra-se apenas em riscos jurídicos que não existem.	Rever
137	Fora da constrição territorial, as opções OE4 e OE5 constituem opções com mais riscos contratuais, em termos financeiros, pela necessidade de	Pelo seu desenho, o Aeroporto de Santarém pode operar tecnicamente de forma independente do AHD.	Rever

	<p>modificação objetiva do contrato com fundamento na alteração da operação do AHD (OE4).</p>	<p>Logo sem “necessidade de modificação objetiva do contrato com fundamento na alteração da operação do AHD”. Este é um erro de avaliação jurídica que se encontra espalhado no Relatório Preliminar.</p>	
137	<p>No caso da OE5, teriam de ser acordados com a atual concessionária os termos do encerramento do AHD, o que levaria a uma modificação objetiva do contrato ou mesmo resolução por força da onerosidade do reequilíbrio financeiro devido pela modificação.</p>	<p>A OE5, STR Hub, pela sua natureza, só é implementável mediante acordo entre as partes. Nesta solução não há qualquer imposição de reequilíbrio financeiro. ACTI faz sempre uma análise incompleta a este respeito.</p>	Rever
145	<p>O: Existência de opções estratégicas em que o perímetro do aeroporto se inclui em terrenos propriedade do Estado.</p> <p>Acelerar os processos de desenvolvimento do projeto, da sua aprovação e do arranque da construção, tirando partido do tempo poupado nos longos e complexos processos de expropriações de terrenos em propriedade privada (OE1, OE2, OE3 e OE6).</p>	<p>Faz-se notar que a afetação de terrenos propriedade do Estado às OE1, OE2, OE3 e OE6 não é automática, implica procedimentos administrativos tão ou mais complexos que um processo de expropriação, comporta riscos de litígio com terceiros, para além de consubstanciar juridicamente uma “ajuda de Estado” sujeita aos crivo das autoridades de concorrência. Mesmo para estas opções, haverá sempre expropriações para a implementação das soluções aeroportuárias e para as vias próximas de acesso.</p>	Rever



146	O: Condições muito favoráveis no CTA de desenvolvimento em solo público de uma aglomeração urbana (cidade) aeroportuária.	E relativamente à sobreposição da cidade aeroportuária adjacente sobre o montado de sobreiro que rodeia todo o perímetro, especialmente dentro do CTA? (previsão PT2: 1.371 hectares). À luz da lei, a cidade aeroportuária é incompatível com a extensão de montado afetada.	Esclarecer
149	R: Elevada probabilidade de saturação e congestionamento dos acessos ferro e rodoviários a Lisboa, assentes sobre a Linha do Norte, no primeiro caso, e sobre a AE1 no segundo. Apostar na rapidez e qualidade do serviço de transporte ferroviário convencional e na viabilização de um shuttle dedicado ao aeroporto (OE4 e OE5), uma vez que é inviável uma solução rodoviária em espaço próprio na A1 nas proximidades de Lisboa	A Magellan 500 já tinha informado que as OE4 e OE5 incluem o serviço de shuttle ferroviário, cujo estudo foi entregue à CTI. Rodoviário: tem muitas alternativas de acesso a Lisboa, ao contrário das da margem Sul. Ferroviário: a CTI deve informar-se com a IP sobre a quadruplicação até Castanheira do Ribatejo / Azambuja, a qual está em fase final de projeto.	Corrigir
149	R: A dificuldade de articulação entre o transporte ferroviário, em particular em alta velocidade, e a localização aeroportuária constituirá um fator fortemente penalizador da opção estratégica em análise. Promover (em todas as OE) soluções de traçado que permitam o serviço direto do aeroporto pela ferrovia, de preferência com estações de passagem dentro do próprio aeroporto (exceto no caso da OE1 e OE2	Nas OE3 e OE6 quando não existe acesso por AV, a CTI limita-se a dizer que haverá (mesmo quando tal acesso não está previsto no PFN). Relativamente às OE 4 e OE5, muito mais próximas do que se conhece da futura rede de AV, a CTI diz penas que não há ligação. Esta	Rever

	em que a solução de ramal implicará uma estação terminal destacada do aeroporto), possibilitando ainda a convivência de serviços convencionais e em alta velocidade (exceto na OE4 e OE5 que não serão servidas pela alta velocidade).	dualidade de critérios inquina a validade da análise.	
151	R: Sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos, com potencial de prejudicar o ODS 6 e os objetivos do Plano de Gestão de Região Hidrográfica (OE3, OE6) R: Sobreposição (reduzida) com área agrícola e área de RAN; pequena sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos(AEPRA) (OE7,	Nem uma palavra relativamente ao montado de sobreiro? Não se compreende o esforço que a CTI faz para ignorar os sobreiros que existem no CTA.	Rever
152	R: Vulnerabilidade territorial ao perigo de inundação fluvial prejudicando o ODS 13 e os objetivos do Quadro de Sendai (OE3, OE4, OE5, OE6)	Já endereçado na pronúncia da Magellan 500 de 4 Agosto: “Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar.”	Retirar OE4 e OE5 da referência no texto.
152	Vulnerabilidade territorial aos incêndios rurais (OE4, OE5)	A extensão do risco de incêndio a 25 Km não faz qualquer sentido: No caso de STR inclui zonas na margem Sul do Tejo cujos fogos teriam de atravessar o rio e 10 Km de várzea para chegarem ao aeroporto, para além disso em zonas povoadas.	Corrigir

		Ou zonas bem para além de centros urbanos importantes como Alcanena ou Pernes.	
155	CP – Comboios de Portugal Fomentar a utilização do transporte público, seja ferroviário ou rodoviário, com especial destaque na implementação dos projetos	A CTI não está ao corrente que o transporte ferroviário foi liberalizado? A análise da CTI não está conforme à realidade e ao atual enquadramento setorial.	Mudar para: operadores ferroviários licenciados
161	Monitorizar a qualidade dos solos na envolvente das OE	Incompleto.	Acrescentar Magellan 500 para as OE4 e OE5
165-166	Fomentar a dotação e a efetiva utilização de todos os serviços viáveis de transporte público rodo, ferro e fluvial nos acessos ao aeroporto e, em particular, de um transporte público rodoviário em via própria de alta capacidade e frequência (OE1, OE2, OE3, OE6, OE7e OE8)	Excluem as OE4 e OE5 porquê? Reitera-se que a análise da CTI não promove uma igualdade de tratamento entre as Opções no que se refere a acessos de AV. No que toca a transporte público rodoviário em via própria, STR tem melhores condições atuais que o CTA e que VNO.	Rever e completar
165	Apostar na qualidade do serviço de transporte ferroviário dedicado ao aeroporto, em termos de conforto, segurança, fiabilidade, rapidez, frequência e preço (OE4 e OE5)	A CTI não está ao corrente que o transporte ferroviário foi liberalizado? A análise da CTI não está conforme à realidade e ao atual enquadramento setorial.	Mudar para: IP, operadores ferroviários licenciados

170	As soluções que não incluem o MTJ são equivalentes com uma ligeira vantagem do CTA devido aos volumes de procura atendida (mais) e não atendida (menos).	Procura não atendida do CTA baseada em tempos irrealistas (desde logo considerando os procedimentos administrativos que obrigatoriamente têm de ser considerados para fundamentar as decisões políticas/públicas a tomar sobre as infraestruturas) de construção da infraestrutura aeroportuária e dos respetivos acessos.	Rever
170	As soluções com STR (OE4 e OE5) têm capacidade aeronáutica limitada nas condições existentes;	Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).	

		<p>Nas atuais condições, o CTA, VNO e MTJ também têm capacidade aeronáutica limitada, devendo a CTI promover uma avaliação que respeite o princípio da igualdade em temas que são iguais.</p> <p>Não existe qualquer impedimento técnico em matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.</p>	
170	A localização CTA (OE3 e OE6) tem espaço para criar a infraestrutura, a sua expansão e uma aglomeração urbana envolvente em terreno público, em condições ideais para controlar a especulação fundiária;	<p>Em plena área de montado / sobreiros, aspeto estranhamento ignorado.</p> <p>Existe uma omissão material de análise pela não consideração da necessidade de desafetação do domínio público das infraestruturas atualmente existentes (CTA e base aérea do MTJ).</p>	Rever
170	Todas as opções são financeiramente viáveis, não sendo necessário financiamento público para a construção do novo aeroporto	<p>Rotundamente desmentido pela realidade do contrato de concessão e pelas declarações públicas da atual concessionária. Esta análise da CTI consubstancia um risco para uma decisão política/pública futura sobre a matéria porque dá a entender que a mesma não terá impacto em matéria de financiamento público,</p>	Rever

		e isso não corresponderá à realidade (exceto em OE4 e OE5 e OE1 conforme conhecimento público).	
170	OE6 é a solução com maior impacto macroeconómico	Devido a uma defeituosa definição das zonas de influência, o que afeta o teor e a validade da análise realizada. Relativamente a esta, a própria CTI admite que se trata de uma análise condicionada.	Corrigir
172	<ul style="list-style-type: none"> <li>• STR extravasa o contrato e não é enquadrável no procedimento do NAL devido ao contrato de concessão</li> <li>• se for considerado pelo governo como uma iniciativa pública, STR implica a realização de um procedimento concursal.</li> <li>• Sendo substitutivo do AHD, teriam de ser acordados com a concessionária os termos do fecho do AHD</li> </ul>	De acordo, com a indicação expressa de que se trata de um projeto privado, lembrando sempre que a OE4 não implica qualquer alteração ao atual contrato de concessão.	
172	Sendo dual, haveria que acordar os termos de gestão integrada com a concessionária do AHD	Não há razão para isso ser necessário se os dois aeroportos forem tecnicamente independentes e compatíveis.	Corrigir
	<p>Restrições de navegação aérea</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cedência obrigatória de grande parte da área militar de Monte Real e cedência parcial de Santa Margarida;</li> <li>• Posição relativa das pistas (perpendicular a Monte Real) constitui um constrangimento significativo;</li> </ul>	Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que:	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existência de obstáculos naturais (Serra de Aires e Candeeiros) e artificiais (torres eólicas);</li> <li>• Operação conjunta de AHD+STR tem implicações no processamento de tráfego nos vários setores de navegação aérea e limita a capacidade total desta opção;</li> <li>• Constrangimento de ruído principalmente associado ao AHD;</li> </ul>	<p>“apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).</p> <p>Não existe qualquer impedimento técnico em matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.</p>	
173	<p>OE5</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Restrições de navegação aérea;</li> <li>• Cedência obrigatória de grande parte da área militar de Monte Real e cedência parcial de Santa Margarida</li> <li>• Existência de obstáculos naturais (Serra de Aires e Candeeiros) e artificiais (torres eólicas);</li> <li>• Operação conjunta de AHD+STR tem implicações no processamento de tráfego nos vários setores de navegação aérea e limita a capacidade total desta opção;</li> <li>• Posição relativa das pistas (perpendicular a Monte Real) constitui um constrangimento significativo</li> </ul>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser</p>	



	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nas atuais condições limitadas de espaço aéreo, STR terá capacidade inferior à capacidade do AHD;</li> </ul>	reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2). Não existe qualquer impedimento técnico em matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.	
175	OE3 Acessibilidade ferroviária alinhada com AV	Mas não Poceirão-CTA-Carregado. A CTI assume, erroneamente, uma realidade que não existe, nem está projetada. Faz-se notar que estudos da RAV de 2007 indicavam que esta solução era mais penalizante do que a entrada em Lisboa, pela margem direita.	Rever
175-176	OE3 e OE6 Valores intermédios de pegada carbónica;	Não contaram com o incremento da pegada da aviação, já que 75% dos voos são de/para Norte, e os aviões terão de voar mais 70Km comparativamente a OE4 e OE5.	Rever
175	OE3 Condições na envolvente muito favoráveis (densidade de população ativa e do tecido económico); Centralidade e cobertura territorial satisfatórios;	Devido a defeituosa demarcação (desconforme com os critérios da União Europeia) das zonas de influência pela CTI, o que consubstancia um erro técnico grave que favorece indevidamente a OE3.	Rever
175	OE3	Não incluíram expropriações para vias de acesso (incluídas nas OE4 e 5)	Rever

	Pequena área a expropriar no polígono do aeroporto (restante área é domínio público) e disponibilidade de terrenos públicos para a instalação de um aglomerado aeroportuário;	Terrenos para aglomerado são maioritariamente montado protegido por lei. A desafetação do domínio público tem procedimentos administrativos complexos, não isentos de litigância e que correspondem a “ajudas de Estado” sujeitas a controlo pelas autoridades da concorrência (aspetos totalmente ignorados pela CTI).	
175	OE4 Servida pela ferrovia convencional, mas não pela alta velocidade, sendo que a Linha do Norte apresenta já troços fortemente saturados;	A CTI deve informar-se com a IP sobre a quadruplicação até Castanheira do Ribatejo / Azambuja. A CTI não pode, quando se trata da OE3 assumir que terá um acesso ferroviário perfeito quando, na presente data, não existe nenhum e, relativamente à OE4 e OE5 não assumir idêntica manifestação de boa vontade.	Rever
175	OE4 Elevada distância ao centro de Lisboa com tempos competitivos apenas na ferrovia e valores elevados da pegada carbónica das deslocações dos passageiros;	Não contaram com o incremento da pegada da aviação, já que 75% dos voos são de/para Norte, e os aviões terão de voar menos 70Km nas OE4 e OE5. A CTI promove o “centro de Lisboa” em critério, o que consubstancia, em termos de aviação civil, um erro técnico.	Rever

		<p>Na Tabela 13 do PT1_Anexo 4, verifica-se que as distâncias rodoviárias médias são apenas mais 20kms em média que a OE3 e OE6 e mais 9 km que a OE7 e OE8. Estas diferenças nas distâncias são compensadas pelo afunilamento do tráfego no acesso a Lisboa via Ponte Vasco da Gama, o que indicia que a análise da CTI é manifestamente incompleta.</p> <p>De acordo com as indicações hoje conhecidas no setor – a que a CTI não atendeu – disponibilizadas pelo UK Government – Department for Energy, Security and Net0, de 30.08.2023, a pegada carbónica deCo2 por pass/km na aviação são 246 gramas. No gráfico do Anexo 2 do Relatório PT3, extrai-se um valor de 160 gramas por passag/km para a aviação.</p> <p>Na OE3 a pegada carbónica deve incluir o valor que corresponde 70 km de voo adicional para voos de N/NO e E que se estimam em 75% do total de voos.</p> <p>Daqui resulta que, no horizonte considerado no estudo da pegada carbónica 2050, o adicional</p>	
--	--	---	--

		<p>da pegada carbónica de OE3 face a OE4 e a OE5 será de cerca de 642.358 toneladas (referência do Anexo 2 do Relatório PT3) a mais se se considerar os valores indicados pelas Autoridades do Reino Unido e de 417.793 toneladas considerando o valor que se extrai do referido Anexo 2, distanciando Portugal, em qualquer caso, do cumprimento das metas ambientais a que o Estado Português está vinculado. Em OE3 a pegada carbónica quase triplica, aspeto não valorizado no Relatório Preliminar.</p>	
175	<p>OE4 fortes constrangimentos de circulação naA1, especialmente às horas de ponta</p>	<p>A1 com múltiplas vias de acesso a Lisboa, ao contrário de CTA e VNO. Este comentário denota desconhecimento das acessibilidades à região de Lisboa.</p>	Rever
175	<p>OE4 e OE5 Área de expropriações elevada;</p>	<p>Não contaram com as expropriações para vias de acesso nas OE3 e OE6, nem com toda a problemática associada à desafetação dos terrenos públicos.</p>	Rever
175	<p>OE4 Servida pela ferrovia convencional, mas não pela alta velocidade;</p>	<p>CTI poderia ter repensado esse tema com a IP, como o demonstra nos mapas do PT4, e como</p>	Rever

		<p>fez para as OE3 3 OE6 com o troço Poceirão-CTA-Carregado. Como já anteriormente assinalado, a CTI trata a AV em função da análise que quer dar a cada Opção.</p>	
175	<p>OE4 Linha ferroviária do Norte já congestionada, e potencialmente agravada pela sobrecarga da solução única;</p>	<p>Informem-se com a IP sobre a quadruplicação até Castanheira do Ribatejo / Azambuja. A CTI promove um estudo incompleto que não atende, no que respeita a STR, ao plano de expansão da capacidade da Linha do Norte, deixando uma análise que prejudica STR.</p>	Rever
175	<p>OE4 Tecido produtivo atual da região com poucas condições para tirar o máximo partido de uma infraestrutura aeroportuária;</p>	<p>Devido a defeituosa demarcação das zonas de influência, o que consubstancia um erro técnico grave.</p>	Rever
176	<p>OE6 Condições muito favoráveis na envolvente (população ativa; tecido económico);</p>	<p>Devido a defeituosa demarcação das zonas de influência, o que consubstancia um erro técnico grave.</p>	Rever
177	<p>OE3 Sobreposição muito significativa da implantação com áreas de proteção e recarga de aquíferos; contudo, a conseqüente vulnerabilidade diminuem profundidade pelo semi-confinamento ou mesmo confinamento dos mesmos</p>	<p>Até quando há um problema com CTA, faz considerações atenuantes. E a cidade aeroportuária envolvente? A posição da CTI perante a OE 3 não resulta imparcial nem independente.</p>	Rever

177	OE3 Baixo índice de perigosidade nos 4 tipos de riscos analisados;	Defeituosamente medido no que toca aos incêndios, e favorecido no que toca a inundações por enxurrada.	Rever
177	OE4 e OE5 Captações e abastecimento de água pública dentro do perímetro de implantação; <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sobreposição significativa de zonas de recarga de aquífero em particular aluviões a jusante, com ligação direta ao Tejo;</li> <li>• Afetação de linhas de água permanentes inseridas na REN;</li> </ul>	Urde um conjunto de comentários mais negativos que para OE3, que, no entanto, se situa sobre o maior aquífero de Portugal. A CTI lavra num clamoroso erro de análise que qualquer perícia comprovará. A CTI não considera o impacto da cidade aeroportuária adjacente que tanto promove ao longo do Relatório Preliminar.	Rever
177	OE4 e OE5 Maior risco de incêndio e inundação em STR	Observação incorreta baseada em: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perímetro excessivo na zona de incêndio.</li> <li>- Não-compreensão do projeto, situado na cota 40.</li> </ul> Não se percebe como a CTI faz uma avaliação que não considera a informação técnica dada pela Magellan 500 e faz afirmações sem qualquer suporte.	Rever
179	OE4 Problemas de expansão da capacidade, por tráfego aéreo, afeta a conetividade;	Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de	Rever

		<p>Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2)</p> <p>Não existe qualquer impedimento técnico em matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.</p>	
179	<p>OE5</p> <p>Tem capacidade de expansão até 3 pistas e para pequena cidade aeroportuária;</p>	<p>Reconhecido 4 pistas.</p> <p>Onde foram buscar a “pequena cidade” aeroportuária? Não se entende este tipo de análise, que denota uma intenção manifesta de desvalorizar STR, quando é único que já tem um acordo dos quatro municípios envolvidos para assegurar a expansão urbanística necessária ao projeto de STR.</p>	Rever



179	OE5 Baixa densidade económica da envolvente e a distância limitam os efeitos da conectividade na atividade económica;	Devido a defeituosa definição e demarcação das zonas de influência (em desconformidade com os critérios da União Europeia).	Rever
179	OE5 Maiores custos ao nível de acesso dos passageiros;	Onde foram buscar isto? A CTI produz afirmações sem qualquer materialidade e em total contradição com a informação disponibilizada pela Magellan à CTI que revela que os custos são baixos.	Rever
180	OE4 elevado risco contratual por estar fora da área de concessão	Não consistente com a análise jurídica (PT6). Precisamente por estar fora da concessão não comporta risco contratual, especialmente na OE4.	Rever
180	OE5 elevado risco contratual por estar fora da área de concessão	Comentário sem sentido, uma vez que por acordo esta solução é perfeitamente viável.	Rever
192	8.6 Caminhos possíveis para aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa Soluções inviáveis para um hub intercontinental - AHD+STR (OE4) e STR (OE5) não são opção por razões aeronáuticas (de navegação aérea)	Relativamente a esta afirmação/conclusão da CTI faz-se notar o seguinte: - Trata-se de uma interpretação abusiva de um relatório da NAV (Anexo 9 do Relatório PT2), publicamente desmentida pela própria NAV nos dias subsequentes; - Denota, na nossa visão, um propósito de colocar STR fora das Opções, prejudicando a	

		imagem do Projeto, da Magellan 500 e da região de Santarém.	
180 e seguintes	Relativamente ao teor destas páginas dá-se por reproduzido o que acima se refere.	_____	Rever

### 3.1.1 Estudos de Procura

#### Documento: PT1 Relatório Técnico Complementar

Relativamente a esta parte do Relatório Preliminar apresentam-se os seguintes comentários gerais:

Refere-se na página 10 do documento PT1\_Anexo 2 - Projeção da procura aeroportuária agregada:

“Após uma análise cuidada dos valores apresentados por cada uma das entidades internacionais referidas, decidiu-se considerar uma perspetiva que junta duas dessas séries de valores, produzidas por duas organizações públicas intergovernamentais (Eurocontrol, com níveis mais modestos de crescimento, e ICAO).

A curva central adotada neste relatório para a projeção da procura de passageiros no Aeroporto de Lisboa (assumindo não haver mudança da sua localização), foi obtida com base nas curvas “Eurocontrol base” e “ICAO alto”, corrigidas em cada ano pelo fator representativo da maior taxa de crescimento do tráfego aéreo em Portugal face ao conjunto europeu.”

Importa, a este respeito, indicar o seguinte:

- Metodologia excessivamente simples, parece-nos, para um projeto nacional desta criticidade.
- Previsão de procura totalmente top-down por simples escolha entre um “menu” de 5 previsões.
- Sem validação ou afinamento bottom-up (análise fina por companhias aéreas, etc.).
- Também sem explicação (tirando a “análise cuidada” – baseada em?), o porquê da escolha entre um cenário "Alto" "mais robusto" e um cenário "Central". O objetivo da CTI é o de empolar as previsões?
- Também parecem não ter feito a análise da real procura reprimida conhecida já hoje (pedidos de slots recusados às companhias aéreas), apesar de ter acesso a esses dados, conforme ficou evidente no Relatório da Fase 1 (27 abril).

- Os estudos de procura contém ainda diversas fragilidades tecnicamente apontadas pelo Anexo I – Relatório FUNDEC, as quais devem ser tidas em conta em sede de revisão do Relatório Preliminar.

O resultado final é passível de gerar um excesso acentuado, sobretudo nas previsões de médio-longo prazo.

A CTI poderia ter inclusive aproveitado o estudo de procura elaborado pela ALG Global que a Magellan 500 apresentou e disponibilizou, bem como a sua metodologia, que incluiu análise detalhada bottom-up a nível de companhias aéreas, entre outros elementos. Não se compreende a desvalorização da informação que a Magellan 500 aportou à CTI, informação essa que foi elaborada por entidades credenciadas e experientes, está atualizada e é útil ao objeto da análise que a RCM 89/2022 determina à CTI.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
24	Uma questão muito relevante do ponto de vista da aceitabilidade popular e política é a relação entre o número de turistas e o número de habitantes numa cidade ou região. ... Esse aumento corresponde a um índice de cerca de 15, entre os valores atuais de Reykjavik (16) e Florença (13).	De acordo com os dados apresentados, no Cenário Central caminha-se em 2050 para um rácio de 22, que ficaria hoje em 2º lugar atrás de Dubrovnik e acima de Veneza, cidades pequenas e essencialmente turísticas.	Rever
35	Para além da procura não atendida por legado de asfixia de capacidade do atual AHD, temos de considerar a procura não atendida por falta de capacidade, a procura não atendida por efeito de relocalização, e a procura	Conceito de futura procura não atendida é completamente teórico, relativamente a um ideal de crescimento irrestrito do AHD. As diferenças de tempos de acesso por transporte	Rever

	não atendida por efeito do tráfego em trânsito por operação em sistema dual.	público rodoviário entre as várias Opções (no caso das OE3, OE6 e OE8 depois de terem AV – hoje não têm nada) não têm na procura o impacto que a CTI teoricamente indica.  Procura não atendida deveria ser tão real quanto possível, baseada em pedidos de slots recusados, e sua previsão futura.	
52	Admitiu-se, no Cenário Base, que haveria serviço ferroviário no aeroporto em todas as opções: ... através da consideração de uma linha de passagem no CTA	Não consta no PFN, não deveria ser considerada. A CTI não pode pressupor soluções de ligação ferroviária que não estão previstas em documentos oficiais.	Alterar
60	No caso de CTA (Campo de Tiro de Alcochete), a proposta base da PT3 contempla a criação de uma nova ligação da A12 à A13 correndo a sul do CTA, com um nó de acesso ao aeroporto a cerca de 1,6 km do terminal, e adicionalmente uma ligação entre o novo nó do aeroporto com a N118 a poente do CTA.	Então ligação da EN 4 ao NAL cerca de 6,5 km; e IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km, constantes no EIA de 2010?  O Relatório Preliminar omite anteriores contributos das pronúncias anteriores da Magellan 500.	Rever
61	Foi ainda incluída neste cenário o prolongamento deste ramal, do CTA para norte, conforme indicado pelo PT3, assegurando a ligação com a Linha de Vendas Novas, permitindo, desta forma, a consideração de serviços de e para norte de Lisboa. Este prolongamento corresponde a cerca de 48 km	São 58 Km adicionais (20 Km ramal para o CTA, e 38 Km do CTA a Carregado).  Não consta no PFN, não deveria ser considerada.	Corrigir

	adicionais, e implica a consideração de uma estação do tipo passagem na zona do CTA.		
--	--	--	--

### 3.1.2 Planeamento

Documento: PT2 Relatório Técnico Complementar

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
26-31	2.5. Transição Energética - Principais Medidas para a eficiência energética e descarbonização de Aeroportos	Nem uma linha no respeitante à estratégia para infraestruturas a hidrogénio para a futura aviação a hidrogénio, incluindo estabelecimento de parcerias industriais como as que muitos dos grandes aeroportos e operadores mundiais já têm em curso?  É uma omissão grave num aeroporto com um horizonte a 50 anos, e num País que tem elegido o hidrogénio como prioridade.	Rever
34-38	4. ANÁLISE DE VENTOS	Ver comentários da Flare, que constam do Anexo II – FLARE	Rever
58-60	6.4.2. Desenho Aeroportuário – CTA Alternativa Uma versão alternativa para o Aeroporto do CTA, foi colocada em discussão, para apresentar um “layout” que minimizasse a necessidade de expropriações. Com efeito, existe uma parte do terreno, pré-determinado para alojar o aeroporto, que não pertence ao Estado, mais precisamente,	Não faz qualquer sentido esta análise.  Redesenhar todo um enorme projeto aeroportuário existente de 2010, por causa de 300 h de expropriação em zona rústica e dum campo de painéis fotovoltaicos.	Reconsiderar



	<p>uma área aproximadamente triangular, existente a norte do “Layout” do projeto original. Nas imagens seguintes, Figura 26, 27 e 28, é apresentada esta alternativa, que permite reduzir significativamente a necessidade de expropriação a duas pequenas áreas, uma a norte das pistas (86,3 ha), onde existe um campo de painéis solares, que conflituam com a aproximação às pistas pelo reflexo luminoso que produzem, e outra ainda menor a sul (14,9ha), que só será indispensável se for necessário manter a quarta pista com 4.000 metros, como se verifica nas figuras 26 e 27. A linha verde define uma área de implantação de 2.317 ha, nesta configuração.</p>	<p>As expropriações são uma fração mínima do investimento, provavelmente da mesma grandeza dos custos de reformulação do projeto.</p> <p>Não se poupa em tempo de expropriações (que tiraram, sem razão, do cronograma) e acrescenta-se em tempo de redesenho do projeto-base de 2010.</p> <p>A que nova linha verde de delimitação do perímetro se refere a CTI, não aparece nenhuma nas figuras.</p>	
65	<p>Para uma análise de viabilidade e eficiência mais precisa, com especial enfoque nos procedimentos de aproximação e descolagem, será necessário dotar os técnicos de FPD demais dados, nomeadamente de terreno e obstáculos. A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.</p> <p>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD.</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser</p>	

		reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2) Não existe qualquer impedimento técnico em matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.	
78	Todas as opções carecem de ligações às redes rodoviárias próximas com alguma relevância (e desejavelmente também ligação ferroviária, que poderá não estar disponibilizada desde o início), tema que é tratado no grupo de trabalho PT3, responsável pelas acessibilidades.	Como? No caso de STR faz parte do projeto e da documentação apresentada e fornecida. Não a estudaram? A CTI omite informação que foi levada ao seu conhecimento prejudicando a análise das opções que envolvem STR.	Rever e alterar para OE4 e OE5
79	Para o concurso / adjudicação consideram-se 9 meses.	Para um consórcio privado este tempo não é necessário. É mais curto (não tem contratação pública) e pode ser feito maioritariamente na fase anterior de projeto e aprovação.	Retirar para OE4 e OE5
79	Para a avaliação de impacto ambiental consideram-se 12 meses Para o concurso / adjudicação consideram-se 9 meses.	Para ALC e VNO implicaria o rearranque do processo do NAL, contemplando um prazo contratual de até 58 meses, de acordo com o estudo jurídico deste mesmo Relatório Preliminar da CTI (PT6_Anexo B - Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão).	Rever

		(em vez em vez destes tempos). O calendário indicado pela CTI está incorrecto.	
82	<p>SANTARÉM</p> <p>Não apresenta condições particulares de dificuldade no que concerne à realização da obra.</p> <p>A diferença entre o cronograma apresentado pela Magellan e o adotado pela CTI reside no essencial em que, no cronograma da CTI foi considerada a necessidade das autorizações ambientais seguirem um processo sequencial, bem como os processos de expropriação. Estes pressupostos foram adotados de forma idêntica para todos as OEs</p>	<p>Então porque é que a CTI aumentou o prazo de execução da obra de construção comunicado pela Magellan 500?</p> <p>Não se compreende a dualidade de critérios da CTI relativamente à STR e CTA. Quanto ao primeiro analisa prejudicando, quando ao segundo analisa beneficiando.</p>	Corrigir
104	<p>6.12.2. Áreas globais e áreas aeroportuárias</p> <p>Nas OEs as áreas exteriores, passíveis de ser consideradas para uma Aerotrópole, são:</p> <p>CTA_hub: 1373 ha</p> <p>Vendas Novas_hub: 906 ha</p>	<p>Onde se situam estas áreas?</p> <p>Porque à volta de Alcochete impera o montado e não foi analisado na parte ambiental (PT4)?</p> <p>A mesma questão vale para VNO.</p> <p>O “tratamento” que a CTI dá ao CTA não resulta imparcial e independente.</p>	Completar
112	Tabela 24 - Custos de investimento das várias OEs	Valores de Capex de Santarém grosseiramente sobrestimados, prejudicando a análise das Opções que envolvem STR.	
123	c) a opção Santarém tem menos áreas disponíveis, o que condiciona o potencial de desenvolvimento do próprio aeroporto e de atividades indiretas e induzidas relacionadas com o aeroporto;	Como é que escrevem isto, se não perguntaram quais (apesar de termos dito que haviam) áreas	Rever

		<p>adicionais aeroportuáveis disponíveis adjacentes ao projeto STR?</p> <p>Para além que 4 municípios (Santarém, Torres Novas, Alcanena e Golegã) com 1.000 Km2 de território fizeram um acordo para ajustar os seus PDMs ao projeto.</p> <p>Não há falta de espaço. Pelo contrário, STR é a única opção que apresenta condições de imediata execução desde logo em termos de espaço e dependências militares (aspeto que a CTI também não quis considerar...).</p>	
123	<p>d) a opção CTA é a única em terrenos públicos, requer considerar uma indemnização à FAP, para realocização do Campo de Tiro. Admite-se ainda que se chegar a existir a necessidade de uma quarta pista haverá também que proceder a expropriação de duas pequenas parcelas terreno assinalado nos layouts para 4 pistas da alternativa de layout proposto pela CTI</p>	<p>Qual a valorização dos terrenos do CTA cedidos? Deverá ser contabilizada como "ajuda de Estado" ao projeto CTA e VNO, mais que a simples indemnização à FAP. Os ativos relativos ao CTA devem ser identificados, valorizados e sendo atribuídos à entidade que desenvolver o projeto revestem a natureza jurídica de "Ajuda de Estado", sob pena de erro do Relatório Preliminar, que é omissa a este respeito.</p>	

		<p>Pelos layouts apresentados a afirmação não é correta, haverá expropriações ainda já na 2ª pista, para não falar nas expropriações para vias de acesso omitidas (mas incluídas para STR).</p>	
123	<p>e) A opção VNO tem o mesmo mérito que a opção CTA em termos de capacidade de expansão e segurança de operação, com a diferença de que exige a cedência total do CTA, e é totalmente implementada em terrenos privados.</p>	<p>Portanto, qualquer das opções CTA ou VNO acaba efetivamente com o CTA enquanto campo militar.</p> <p>Em ambos os casos, isso deve ser acrescido aos respectivos custos, bem como os respectivos terrenos nos cálculos de ajuda de Estado a esses projetos, o que ainda não foi feito pela CTI.</p>	

### 3.1.3 Acessibilidades

Documento: PT3 Relatório Técnico Complementar

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
11	Figura 6 - Representação da cartografia digital das principais infraestruturas ferroviárias, existentes e previstas, na Região de Lisboa.	Ligação Poceirão-CTA-Carregado não está prevista no Plano Ferroviário Nacional, conforme exposto no ponto 2 da presente pronuncia. A CTI desenha uma análise à margem do PFN.	Retirar
25	Figura 15 - Localização CTA: enquadramento territorial.	A Isócrona de 30 minutos por rodovia do CTA nunca poderá ir vai até à Amadora a 55 Km, dado o atravessando de toda a cidade Lisboa com níveis de congestionamento elevado?	Rever toda a zona de influência.
30	Figura 19 - Localização STR: enquadramento territorial.	A partir do Magellan 500 (OE4, OE5) para Sul a isócrona acaba em Aveiras de Cima, a apenas 37 Km pela A1, onde 30 minutos permitiriam percorrer cerca de 60 Km, revelando a distorção das zonas de influência definidas pela CTI, verificadas em repetidas medições além desta.	Rever toda a zona de influência.

55-56	<p>6.2.3 Campo de Tiro de Alcochete (CTA)</p> <p>6.2.3.1 Acessibilidade Rodoviária</p>	<p>Incluem apenas a extensão da A33 entre a A12 e a A13.</p> <p>Então e as restantes ligações rodoviárias, desconsiderando as restantes ligações rodoviárias necessárias e incluídas nos estudos de 2010, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km;</li> <li>- IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km</li> </ul>	Acrescentar
66-67	<p>A proposta para esta solução prevê a retificação de traçado em estudo pela Infraestruturas de Portugal (Rede Ferroviária Nacional-Articulação com as localizações em estudo para o Novo Aeroporto de Lisboa, Workshop PT3, LNEC 27/09/2023), da solução S2 e o previsto nos estudos da RAVE para o Lote 3A1, Solução 1, que apresenta a coexistência da futura linha AV com a atual CV.</p>	<p>É claro que o troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km incluindo a 4TT ao lado da Ponte da Lezíria (12 Km comprimento), não consta no PFN e só se fará por causa na Opção que envolva o CTA.</p> <p>E não cremos que baste um workshop da CTI com a IP para mudar o PFN e os investimentos do País na ferrovia.</p> <p>Os operadores preferirão provavelmente primordialmente sempre o percurso Carregado-Oriente-Alcochete e retorno por ordem inversa simplesmente porque:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) A Gare do Oriente não está configurada como estação terminal;</li> </ul>	Corrigir



		<p>ii) Sendo Lisboa o maior mercado para a AV, a maioria dos comboios seguirá diretamente para Lisboa e nem todos seguirão para Alcochete.</p> <p>O seu custo será provavelmente de cerca de 1.500 M Euros (facilmente mais de 600 M para a 4TT no Carregado + 900 M Euros para os restantes 46 Km) que deverão ser imputados às OE3 e OE6, o que a CTI ainda não fez.</p>	
58	<p>CTA</p> <p>Estimativa de custos dos acessos ferroviários</p> <p>Os valores de investimento previstos dizem respeito exclusivamente à execução do traçado ferroviário dentro do perímetro aeroportuário, uma vez que se trata da retificação do traçado de uma linha AV já prevista (solução S2, com redução da extensão total).</p>	<p>Nos cálculos de custo do acesso ferroviário ao CTA, entram em conta o troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km incluindo a 4TT ao lado da Ponte da Lezíria de 12 Km comprimento) baseado no Workshop com a IP como se fosse uma realidade (apesar de nem no PFN estar), e, assim, a CTI justifica só considerar 7 Km de via para custo da AV, em vez do ramal de Alcochete (19-20 Km).</p>	Corrigir

### 3.1.4 Ambiente

#### Documento: PT4 Relatório Técnico Complementar

Relativamente a esta parte do Relatório Preliminar, apresentam-se os seguintes comentários gerais:

Os perímetros usados para cada um dos fatores ambientais parecem desprovidos de consistência entre si, exceto que resultam normalmente por penalizar a OE4 e OE5 (Santarém) e favorecer os projetos no CTA e Vendas Novas.

Alguns exemplos:

- Sobreiros (Anexo 3): Alcochete está literalmente imerso em zona de montado, mas apenas analisam o estrito perímetro do aeroporto, apesar de escreverem em diversas partes do Relatório Preliminar acerca do grande potencial do CTA para acolher a cidade aeroportuária. Chegam a quantificar a necessidade de 1.371 hectares para este fim (PT2 Relatório Técnico Complementar), mas sem os identificarem ou sequer tentarem avaliar o seu impacto potencial no montado. A CTI parece só ver o montado que favorece as Opções que incluem o CTA e não o montado que, na realidade, existe no CTA e que será afetado irremediavelmente caso qualquer dessas Opções seja selecionada.
- Incêndio (Anexo 4): estendem a um perímetro de 25 Km, sendo que a área de implantação de Santarém até tem bem menos risco de incêndio que por exemplo a do CTA.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
-----	------------------------	-------------------------	--------------------------

42	<p>Figura 6.9 - Áreas de Florestas e SAF de sobreiro e número de sobreiros afetados nos polígonos de implantação das OE.</p> <p>Fonte: Interpretação dos dados de DGT – COS2018.</p>	<p>Questionamos o baixo número de sobreiros versus estimativas da ACHAR, associação que gere o grupo de certificação florestal onde está inserido o CTA.</p> <p>E as áreas circundantes, a cidade aeroportuária? (1.371 hectares).</p> <p>A CTI deve explicar por que razão faz uma análise distorcida relativamente ao montado que existe no CTA e que é afetado.</p>	Corrigir
60	<p>Figura 6.24 - Número de perímetros de proteção para captações de águas subterrâneas destinadas ao abastecimento público intersetados pelas áreas de implantação e faixas de 3 km de cada OE.</p> <p>Fonte: SNIAmb, 2023 &amp; LNEG,2023.</p>	<p>O gráfico da Figura 6.24 de Santarém relativamente ao CTA está desconforme com os pontos de captação de água no mapa da Figura 6.23.</p>	Verificar
62	<p>Vulnerabilidades territoriais ao perigo sísmico</p> <p>As localizações em VN, seguida do CTA são as mais favoráveis neste indicador.</p>	<p>Existe desconformidade com o anexo específico para este tema (PT4_Anexo 4 - Condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos), onde Santarém é objetivamente melhor que o CTA.</p>	Corrigir
63-64	<p>Vulnerabilidades territoriais ao perigo de inundação e de subida do nível do mar</p>	<p>Ignoraram a pronúncia da Magellan 500 de 4 agosto 2023:</p> <p>“Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao</p>	Corrigir

		encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar”.	
64-65	<p>Vulnerabilidades territoriais ao perigo de incêndio rural</p> <p>As localizações que envolvem STR e AHD apresentam as situações mais desfavoráveis, enquanto as que envolvem VNO a situação é mais favorável.</p>	<p>A extensão do risco de incêndio a um perímetro de 25 Km não faz sentido.</p> <p>Fogos do outro lado do Tejo teriam de atravessar o rio e 10 Km de várzea para chegarem ao aeroporto de STR.</p> <p>Enquanto de acordo com o mapa na Figura 6.27 - Exposição ao perigo de incêndio se pode ver claramente que, na zona próxima, CTA é o pior de todos em termos deste risco concreto.</p>	Corrigir
72	<p>- CTA - Menor afetação de população (ruído, poluição atmosférica);</p> <p>Afetação de áreas classificadas e de potenciais corredores de movimentos da avifauna a 1000 pés; Elevada afetação do montado (766 ha);</p> <p>Sobreposição muito significativa com áreas de proteção e recarga de aquíferos o que implica uma vulnerabilidade elevada dos níveis aquíferos mais superficiais mas esta vulnerabilidade diminui em profundidade porque os níveis mais profundos são semi-confinados ou mesmo confinados; Afetação de linhas de água permanentes, usadas pela REN 16 km; Baixo índice de perigosidade nos 4 tipos de riscos analisados.</p>	<p>Não se pode aceitar a avaliação de diversos fatores, sendo as sínteses paradigmáticas da diferença de tratamentos:</p> <p>No CTA, mesmo no aquífero, mencionam atenuantes.</p> <p>A CTI deve relembrar-se de que é (ou deveria ser) uma entidade independente e não parecer uma entidade promotora do CTA.</p>	Rever

	<p>- STR - Menor afetação da população (ruído, poluição atmosférica) mas ainda assim mais do que no CTA ou VNO; Afeta potenciais corredores migratórios das aves com cones de aproximação a 1000 pés; Perda de solo agrícola (sobreposição de superfície agrícola útil e RAN); Afetação do montado (210 ha); Sobreposição significativa com áreas de proteção e recarga de aquíferos, em particular as aluviões localizadas a jusante, em conexão hidráulica com o rio Tejo; Vulnerabilidade do sistema aquífero da Margem Direita ligeiramente menos elevada por ser menos produtivo, mas vulnerabilidade muito elevada do sistema aquífero das Aluviões do Tejo; Afetação de linhas de água permanentes (REN); Maior risco de incêndio e inundação.</p>		
--	---	--	--

### 3.1.5 Análise económica e financeira

#### Documento: PT5 Relatório Técnico Complementar

Comentários gerais:

Em nosso entendimento há um erro de base na análise económica, ao não levar em conta o contrato de concessão nem a sua lógica económica. Ver secção inicial da presente pronúncia.

A respeito deste ponto do Relatório Preliminar, apresenta-se, em seguida e como Anexo III, o Parecer do Senhor Professor João Confraria da Católica Business School:

#### **Comentário do Relatório da Comissão Técnica Independente “Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária na região de Lisboa” PT5-Anexos III, V, VI e VII**

A Comissão Técnica Independente (CTI) apresentou a sua análise do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e a avaliação de oito opções estratégicas (OE). Este comentário diz respeito aos seguintes documentos:

- PT5 – Anexo III – Análise Input-Output (AIO)
- PT5 – Anexo V – Análise Financeira (AF)
- PT5- Anexo VI- Estudo Económico do Contrato de Concessão entre o Estado Português e a ANA – Aeroportos de Portugal S.A. (ECC)
- PT5 – Análise VII – Análise Custo-Benefício (ACB)

Da sua análise, as principais conclusões e dúvidas são as seguintes:

- 1. O trabalho apresentado não permite ordenar as OE segundo a sua rendibilidade financeira (AF), nem segundo a sua rendibilidade económica e social (ACB).**
  - 1.1. Na AF e na ACB a CTI admite que todas as OE consideradas estão na área da Concessão, pois aplica a todas o mesmo modelo regulativo.
  - 1.2. As OE dentro da área da Concessão devem ser analisadas no quadro do Contrato de Concessão (CC). A atual Concessionária, não pode ser ignorada no processo de decisão, com todos os direitos que o CC lhe atribui.
  - 1.3. Para se decidir sobre a expansão aeroportuária na região de Lisboa tem de se começar pelo procedimento previsto no CC que envolve a Concessionária e o Estado.
  - 1.4. Há duas opções, previstas no CC: a primeira assenta numa proposta de construção de um novo aeroporto de Lisboa (NAL), que substitua o Aeroporto Humberto Delgado (AHD), e a segunda tem como base uma Alternativa da Concessionária para o NAL, que corresponde a uma solução dual, em que o AHD continua a existir de forma complementar com um novo aeroporto a ser construído. Pode haver ainda a apresentação de uma Alternativa pelo Concedente, caso discorde da Alternativa da Concessionária.
  - 1.5. Destas duas opções quanto aos procedimentos resultam várias consequências, designadamente:
    - 1.5.1. A construção de um NAL leva a uma alteração do atual CC ou, não se verificando, à sua resolução. A Alternativa para o NAL terá consequências semelhantes, embora o procedimento a seguir deva ser densificado.
    - 1.5.2. Mesmo que a opção que venha a ser escolhida no âmbito do procedimento contratual coincida com uma das OE objeto do trabalho da CTI, não é possível estimar o seu VAL, nem a sua rendibilidade, porque dependem de procedimentos contratuais que ainda não tiveram lugar, na sequência dos quais o CC vai ser alterado (ou resolvido).
    - 1.5.3. No ECC admite-se que no final é necessário redesenhar o mecanismo de regulação das taxas aeroportuárias no contexto da decisão sobre a localização do novo aeroporto (ECC, p.46). No entanto, não são analisados sistematicamente nem construídos cenários para alterações da regulação das taxas aeroportuárias nem para outras possíveis modificações contratuais. Ilustra-se, e somente para as OE que envolvem Alcochete, a sensibilidade dos resultados a diferentes regimes de fixação das taxas, ou a diferentes calendários de investimento (ECC, pp. 32-37).
    - 1.5.4. Para a hipótese de resolução do contrato o ECC sugere um método de análise para esse caso. Não tendo dados para quantificar os custos de uma resolução, não os apresenta, embora fosse útil fazer exercícios de simulação com base em valores plausíveis.



1.6. O que é indiscutível é que não é possível classificar as OE, no quadro do trabalho da CTI.

## **2. A CTI pretende alargar a área da Concessão?**

2.1. Há que distinguir entre as OE que só envolvem localizações dentro da área da Concessão e as que envolvem localizações fora da área da Concessão.

2.2. Em cada caso há consequências diferentes das que são retiradas pela CTI.

2.3. Se o aeroporto ficar fora da área da Concessão não está regulado pelo CC.

2.4. A CTI, na análise que apresentou de duas OE que envolvem o aeroporto em Santarém parte do princípio de que este aeroporto seria gerido como se fizesse parte da Concessão. Mas isto só seria possível se se alargasse a área exclusiva da Concessão para o incluir.

2.5. Só com o alargamento da área da Concessão para Santarém fariam sentido duas OE consideradas:

2.5.1. A que envolve o encerramento do AHD, ficando a aeroporto em Santarém como único aeroporto da região de Lisboa

2.5.2. A que prevê que o aeroporto em Santarém opere simultaneamente com o AHD, com as taxas aeroportuárias estabelecidas em cada um dos aeroportos de forma complementar, para respeitar o que a CTI entende ser o modelo regulativo do CC.

2.6. Mas é intenção do Estado alargar a área exclusiva da Concessão para Santarém? E da Concessionária? Não há nenhuma indicação nesse sentido. Assim, parece estar a ser analisada uma simples hipótese, sem nenhum ajustamento à realidade, a menos que a CTI proponha formalmente o alargamento da área da Concessão.

## **3. A análise de localizações fora da área da Concessão implica que se analise um modelo regulativo diferente do CC**

3.1. A CTI justifica a aplicação do mesmo modelo regulativo, o do CC, a todas as OE argumentando que é assim que pode evidenciar as vantagens e as desvantagens de cada localização.

3.2. Este argumento seria adequado se o que distinguisse as OE fosse só a localização. Não é o caso, a não ser que, como se viu, se pretenda alargar a área da Concessão para incluir, por exemplo, Santarém.

- 3.3. Como esta hipótese deve ser excluída, tem de se reconhecer que um aeroporto em Santarém deve ter um modelo regulativo diferente do AHD, precisamente porque tem uma localização diferente. O seu modelo regulativo não pode ser dissociado da sua localização. E a sua análise deve ser feita tendo isto em conta.
- 3.4. Não sendo assim, está-se a analisar uma mera hipótese teórica e, em termos de ordenação, a prejudicar os resultados do aeroporto localizado fora da área da Concessão.

#### **4. A possibilidade de haver aeroportos fora da área da Concessão não foi, mas devia ter sido analisada**

A CTI não analisa a possibilidade de se resolver o problema da expansão aeroportuária na região de Lisboa fora da área da Concessão. No entanto, essa análise devia ter sido feita, pelos seguintes motivos:

- 4.1. Introduce um elemento inteiramente novo que é a possibilidade de haver concorrência com o AHD.
- 4.2. Existem interessados para fazer esse aeroporto na área de Santarém.
- 4.3. A possibilidade de se fazer um aeroporto um pouco mais afastado de Lisboa e mais próximo de concelhos do Oeste e do Centro com grande dinamismo económico, industrial e de serviços, deve ser devidamente analisada pelo efeito que pode ter na redistribuição espacial das atividades económicas.

#### **5. Os efeitos da concorrência entre aeroportos devem ser analisados.**

- 5.1. Não se pretendendo alargar a área da Concessão, deve ser analisada uma nova OE que é construir um novo aeroporto em Santarém (ASTR) e manter o AHD em funcionamento.
- 5.2. Cada aeroporto atua do ponto de vista comercial de forma independente do outro, ou seja, em concorrência, ainda que limitada pelas próprias condições do mercado.
- 5.3. Havendo concorrência entre os dois aeroportos, o operador do ASTR teria interesse em descer as taxas relativamente ao AHD para atrair companhias aéreas. Provavelmente, a Concessionária teria de responder com descidas de taxas no AHD, quer nas taxas aeroportuárias quer na área comercial. Daqui resultariam benefícios evidentes para passageiros e empresas, que o trabalho da CTI não considera.
- 5.4. Do ponto de vista regulativo a concorrência entre aeroportos simplifica as coisas. O ASTR pode nem precisar de um modelo de regulação de taxas aeroportuárias, e o modelo regulativo do CC pode evoluir adaptando-se à mudança do poder de mercado do AHD.

## **6. O problema das economias de escala na AF**

- 6.1. Na AF refere-se que não são consideradas economias de escala para os custos operacionais (p. 9). Assim, na análise admitem-se custos operacionais constantes.
- 6.2. A existência, ou não, de economias / deseconomias de escala em aeroportos e as relações entre a dimensão dos aeroportos e as receitas não-aviação são problemas controversos, sem dúvida nenhuma. No entanto, têm certamente impacto na rendibilidade das várias alternativas que se considerem, nomeadamente quando se comparam soluções duais com soluções *greenfield*. Por isso, seria útil fazer pelo menos um exercício de simulação, mesmo que limitado ao quadro de análise seguido pela CTI.
- 6.3. Por exemplo, na AF, a tabela 4.1. (p.9) sugere que nos aeroportos europeus os gastos operacionais unitários descem até um número de passageiros que anda entre os 5 milhões e os 15 milhões, e depois sobem. Isto sugere que nos maiores aeroportos os custos operacionais são crescentes? Não seria de fazer uma simulação admitindo esta possibilidade?
- 6.4. A análise da evolução das receitas é igualmente difícil. As receitas não aviação dependem de vários fatores, além da dimensão do aeroporto, que incluem, por exemplo, o tipo de passageiros: doméstico, internacional, em negócios, ou em turismo. É útil densificar a caracterização da procura e o seu eventual impacto nas receitas.

## **7. Na ACB admitem-se hipóteses que são suscetíveis de influenciar a ordenação das várias alternativas.**

- 7.1. Por falta de informação, na ACB não é considerada a variação do excedente do consumidor que resulta da expansão aeroportuária, nem no que diz respeito ao transporte aéreo, nem no que diz respeito às atividades comerciais aeroportos. Provavelmente pelo mesmo motivo, não são considerados os custos dos impactos dos sistemas de transportes terrestres na biodiversidade, florestas de montado, recursos hídricos, etc.
- 7.2. No entanto, importa ter presente que a variação do excedente do consumidor seria certamente uma das variáveis em que uma OE baseada no AHD e no ASTR operando em concorrência teria efeitos mais diferenciados relativamente a outras OE.
- 7.3. Além das limitações explicitamente admitidas pela CTI, seria importante que se esclarecessem com detalhe algumas opções e omissões constantes da análise custos-benefícios, designadamente no que diz respeito aos seguintes aspetos:

- 7.3.1. Tratamento dos custos de congestionamento (p. 25). Importaria esclarecer se foram só considerados custos relativos ao transporte terrestre individual, pois só a estes se aplica o conceito de congestionamento utilizado, e também explicitar as razões do congestionamento em cada OE e os impactos quantitativos respetivos.
- 7.3.2. Avifauna do estuário do Tejo. Não se encontra sobre isto ponderação explícita na ACB. Dada a sua importância no debate sobre o assunto, e dada a sua importância substantiva em termos ambientais, seria de esclarecer o tratamento que lhe foi dado e de o fundamentar claramente. A não consideração deste problema pode beneficiar a posição relativa de todas as OE que tenham um impacto na avifauna do estuário do Tejo.
- 7.3.3. Os valores considerados para os custos da sinistralidade ou da poluição atmosférica têm por base valores de referência europeus adaptados para o caso português (pp.28-30). Pode não fazer sentido esta adaptação. Os passageiros são na sua maioria de nacionalidade estrangeira ou residentes no estrangeiro. Seria talvez mais adequado adotar os custos europeus por passageiro como referência, ou, em alternativa, uma média ponderada dos custos de acordo com os países de origem dos passageiros.

A alternativa seguida, calcular estes custos como se se tratasse só de residentes portugueses tem, na perspectiva de um passageiro com origem num país de rendimento mais elevado do que o português, o efeito de se admitir que se pretendem níveis de proteção contra a sinistralidade ou contra a poluição inferiores àqueles que eles terão disponibilidade para pagar ou aos custos que têm de suportar.

É claro que fazer este ajustamento, para ter em conta a diversidade da origem dos passageiros, leva a que se atribuam diferentes custos de sinistralidade ou ambientais a diferentes passageiros só porque presumivelmente têm rendimentos diferentes. No entanto, um procedimento análogo já é seguido quando se atribuem diferentes valores do tempo a diferentes meios de transporte e consoante o tempo seja de trabalho ou de lazer.

- 7.3.4. Não se percebe bem o tratamento dado aos custos de carbono para a aviação. Refere-se que o transporte aéreo está no processo de internalizar o custo do CO2 através da taxa de carbono, pelo que não é considerado na análise (p. 31). Ora, prevendo a CTI uma taxa de carbono de 2 euros, não se vê qual a correspondência entre este valor e o custo social do carbono, muito superior de acordo com as estimativas correntes.

Por outro lado, a aviação civil europeia está integrada no comércio europeu de emissões, ainda que beneficiando da atribuição inicial de licenças gratuitas. Tratando-se de um assunto extremamente relevante, seria útil que a CTI densificasse a sua abordagem nesta matéria.

7.3.5. Na determinação do valor económico das florestas de montado (34-35) parte-se de valor de 94,64€/ha/ano, baseado no estudo de 2010 da Corticeira Amorim e da Confederação Europeia da Cortiça. Este valor é atualizado com base na inflação para 114,76€/ha/ano. No entanto aquele estudo tem por base um preço de carbono de 14,02€/t/CO<sub>2</sub>eq. Ora, o preço do carbono recomendado para 2024 pela Comissão Europeia é de 148€/t, subindo progressivamente para 800€/t em 2050.

Estes valores não são referidos na ACB da CTI quando trata o valor económico do montado. Assim, fica-se com a ideia de que o valor utilizado pela CTI para as florestas de montado foi obtido utilizando um preço do carbono que é cerca de 12% do preço do carbono recomendado para 2024. Sendo assim, ficam beneficiadas as OE que venham a ocupar maiores áreas de montado, prejudicando as outras, que ocupem menos área de montado.

## **8. A ACB deve prevalecer na análise de recursos ambientais únicos ou de difícil substituição?**

- 8.1. A CTI refere, e bem, que uma avaliação com base na ACB é necessariamente incompleta, não sendo possível incluir todos os impactos económicos, sociais e ambientais, e que não dispensa a realização de estudos aprofundados designadamente na área ambiental.
- 8.2. No entanto, é de acrescentar que na ACB apresentada são incluídos impactos ambientais que podem ser avaliados de acordo com outros critérios, designadamente os que dizem respeito a recursos que são dificilmente substituíveis, ou podem ser considerados como recursos únicos.
- 8.3. Exemplos serão a avifauna dos estuários, os aquíferos e, mesmo os montados, que só são totalmente substituíveis ao fim de muitos anos. Nestes casos, o critério de eficiência económica que subjaz à análise custos-benefícios pode não ser o mais adequado para a decisão, pois não se estão a ter em conta os interesses das gerações futuras.
- 8.4. É útil, e até legalmente necessário, ter em conta outros critérios de decisão, como os baseados na sustentabilidade ou no princípio da precaução. Ignorar este problema, mesmo a nível qualitativo, pode introduzir algum enviesamento da análise pois beneficia as OE que utilizam mais intensamente esses recursos dificilmente substituíveis, ou únicos.

## **9. A AIO não permite tirar conclusões sobre os impactos de cada OE na distribuição regional da atividade económica.**

- 9.1. A AIO apresenta estimativas por regiões definidas ao nível II da NUT, resultantes de matrizes regionais elaboradas para o efeito. Torna-se difícil interpretar estes resultados, pois não é apresentada a metodologia com que estas matrizes foram construídas, nem são apresentadas as matrizes propriamente ditas.

- 9.2. O nível II da NUT não é o nível de desagregação mais adequado para analisar o impacto na distribuição espacial da atividade económica de cada uma das OE.
- 9.3. É necessária uma maior desagregação, com uma definição adequada da área de influência de cada aeroporto e uma apreciação da dinâmica da atividade económica local e regional que se espere resulte de cada OE.

#### **10. É preferível ter custos muito elevados na construção e operação de um aeroporto?**

- 10.1. Na análise AIO, a opção que implique maior investimento e maior despesa tem geralmente um impacto maior na atividade económica do que as opções com menor investimento e despesa. É uma característica deste tipo de análise que não se deve esquecer na interpretação dos resultados.
- 10.2. No caso vertente, mais custos não são um mérito, antes pelo contrário. Os recursos que se poupem com OE de menor custo ficam disponíveis para outras aplicações alternativas na economia.
- 10.3. Seria útil apresentar os resultados de cada OE em percentagem dos respetivos investimentos e despesas, para que o decisor melhor pudesse fazer a ponderação de todos os aspetos relevantes.

#### **11. A CTI foi criada com um enquadramento institucional incompleto**

- 11.1. Está claro que não é possível uma avaliação crítica dos resultados do trabalho da CTI, porque nem sempre são explicitadas as hipóteses seguidas, nem os modelos utilizados. Além disso, há análises e estimativas que não foram feitas porque, de acordo com a CTI, a informação necessária não estava disponível.
- 11.2. No entanto, ainda que assim não fosse, e toda a informação estivesse disponível e todas as análises tivessem sido feitas e estivessem devidamente fundamentadas, não se poderia dizer que os resultados apresentados podiam ser imediatamente integrados no processo político de decisão. Seria sempre necessária uma análise crítica formal das hipóteses aceites e dos modelos adotados.
- 11.3. A consulta pública pode ser vista como um passo nesse sentido, mas essa não deve ser a sua razão de ser. A consulta pública contribui sobretudo para reforçar a legitimidade do processo de decisão, na medida em que permite obter contribuições de todos os interessados, pelo menos dos que achem que vale a pena contribuir.
- 11.4. Mas a consulta pública não dispensa uma análise completa e formal das hipóteses e modelos utilizados.

- 11.5. Além dos casos já indicados, relacionados com o impacto económico local e regional de cada localização, com o não tratamento de economias de escala e com a simplificação feita na ACB no tratamento de problemas ambientais fundamentais, há pelo menos um conjunto de resultados subjacentes a todas as análises que deviam ser devidamente revistos e discutidos, com base na metodologia utilizada: são os que dizem respeito às estimativas da procura.
- 11.6. Não foram consideradas os efeitos de variações de preços no tráfego aéreo e nas receitas aeroportuárias, como se viu. Mas o que mais se salienta nas estimativas utilizadas é o crescimento previsto do tráfego aéreo e número de passageiros utilizado como referência.
- 11.6.1. Qual é o cenário para uma economia portuguesa e para uma economia internacional onde só na região de Lisboa são recebidos daqui a 20 anos 70 milhões de passageiros? Ou, daqui a 40 anos, mais de 100 milhões de passageiros?
- 11.6.2. São turistas, resultantes de uma especialização extrema da economia no turismo? São passageiros em trânsito? Mas neste caso resultam de um aumento da quota de mercado do aeroporto de Lisboa, como *hub* intercontinental, ou de um crescimento geral do tráfego internacional?
- 11.6.3. Crescimentos deste tipo no tráfego de passageiros são consensuais na literatura e nas previsões das empresas no setor da aviação civil?
- 11.7. O trabalho da CTI deveria estar mais bem enquadrado do ponto de vista institucional. Se se pretende que uma Comissão com um mandato deste tipo faça estudos, e não se concentre numa síntese crítica de estudos já feitos, deve estar previsto um processo de validação posterior dos trabalhos da Comissão. Esta validação nem deve ter como principal objeto a qualidade técnica da análise, que em princípio se aceita. É necessária sobretudo porque importa fazer uma avaliação crítica das opções discricionárias que, num trabalho técnico sempre se fazem, quanto às hipóteses de análise e quanto aos modelos escolhidos. Essas opções têm consequências económicas e políticas.
- 11.8. Não é um problema da CTI, mas de integração do trabalho da CTI no processo de decisão político. Ou seja, é um problema do Governo, que o pode resolver.

João Confraria

11 de janeiro de 2024”



Requer-se à CTI que, na revisão do Relatório Preliminar, tenha em conta as observações indicadas pelo Prof. João Confraria.

Comentários específicos:

<b>Pág</b>	<b>Texto do Relatório CTI</b>	<b>Comentário Magellan 500</b>	<b>Medida a adotar pela CTI</b>
2	A maior complementaridade do território abrangido verifica-se na opção dual com Santarém (OE4 AHD+STR), correspondendo a 49% do VAB nacional.	A melhor das soluções dual, conforme conceção da base do projeto do Aeroporto de Santarém tal como apresentado pela Magellan 500 à CTI.	Manter
2	Os resultados mostram também que esse custo será menor nas opções que envolvem as localizações Montijo e CTA-Alcochete, que estão mais próximas de Lisboa e têm maior densidade económica	CTA: devido a definição defeituosa das zonas de influência (ver Secção 2 da presente pronuncia), o que implica um erro grave da CTI que distorce a realidade e inviabiliza a análise das Opções que envolvem o CTA.	Rever
3	Dada a menor densidade económica e peso na economia nacional da região envolvente da localização Santarém, a solução dual complementada por um novo aeroporto em Santarém, OE4 AHD+STR, é a que apresenta maior vantagem em termos de coesão territorial	Devido a definição defeituosa das zonas de influência (ver Secção 2 da presente pronuncia).	Rever
3	No caso das soluções localizadas na região da AML, cerca de 80% dos efeitos ficam nessa região. No caso das soluções únicas localizadas em Santarém e Vendas Novas, cerca de 60% dos benefícios poderão ficar na	Excessivo apego a demarcações administrativas e escassez de análise face à realidade dos territórios.	Rever

	<p>região do Alentejo, o que confirma o forte impacto das infraestruturas aeroportuárias no território e na coesão territorial.</p>	<p>Escolha da organização territorial - AML – prejudicando Santarém, que integra a zona de jurisdição da CCDR Lisboa e Vale do Tejo, e pouco tem a ver com a realidade do Alentejo.</p> <p>A realidade é que Santarém funciona como um “subúrbio” de Lisboa, com 20% da população ativa trabalhando e comutando diariamente para a Grande Lisboa, com bastante mais expressão neste aspeto que Alcochete ou Vendas Novas.</p> <p>Mas este tipo de movimentos nem foi estudado ou considerado até agora pela CTI.</p> <p>Um dos erros graves da análise da CTI está em ignorar o país tal como ele existe – e nesta avaliação STR tem vantagens que a CTI manifestamente não quis indicar.</p>	
3	<p>Em relação às estimativas das receitas fiscais conclui-se que:</p> <p>São pouco significativas as que resultam da construção das acessibilidades e das infraestruturas aeroportuárias.</p>	<p>Não se compreende como pode a CTI afirmar que são pouco significativas as receitas fiscais dum investimento de milhares de milhões de Euros numa obra de envergadura nacional.</p> <p>Não há explicação possível para esta afirmação da CTI.</p>	Rever

3	2. Análise Financeiras das Opções Estratégicas na ótica do promotor	<p>Não devia ser na ótica do promotor, porque esse é um exercício de adivinhação relativamente a terceiros, de utilidade duvidosa.</p> <p>Devia antes ser na ótica do Estado, e ter em conta as especificidades do atual contrato de concessão, bem como as posições de partida dos potenciais promotores.</p> <p>Para mais, ainda se identificam os erros seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• STR: sobrestimação pronunciada do investimento;</li> <li>• CTA e VNO: significativa subestimação dos investimentos em acessos;</li> </ul>	Rever
3	Todas as opções estratégicas têm um VAL positivo, ou seja, todas as opções estratégicas são financeiramente viáveis, não sendo necessário financiamento público para a construção do novo aeroporto.	<p>Afirmção em nosso entender enganosa, porque baseada numa suposta “ótica do promotor” de base 0, quando se deveria ter feito na ótica do Estado, tendo em conta as especificidades do atual contrato de concessão, bem como as posições de partida dos potenciais promotores.</p>	<p>Rever</p> <p>Aplica-se todas as vezes que esta afirmação é feita ao longo do Relatório Preliminar</p>

		Esta abordagem da CTI demonstra, uma vez mais, o quadro de irrealidade em que trabalha e que qualquer perícia evidencia.	
5	Os incentivos no novo modelo regulatório para a transferência de tráfego do AHD para a nova infraestrutura aeroportuária são também da maior relevância para a melhoria da qualidade de serviço neste aeroporto e para o desenvolvimento do novo aeroporto.	Mais que o modelo regulatório, o próprio operador comum (se for o caso) ou a concorrência (se for o caso) encarregar-se-ão disso.	Repensar
6	O Cenário de Expansão, que corresponde ao desenvolvimento das linhas de alta velocidade Porto-Lisboa, Lisboa-Madrid, com passagem em Alcochete e Vendas Novas, e a construção da Terceira Travessia do Tejo com a componente ferroviária. No Cenário de Expansão, não são considerados os custos de investimentos associados àquelas duas infraestruturas, o que influencia de forma muito significativa os resultados da ACB.	Não só: também não consideraram os 58 Km dedicados Poceirão-CTA-Carregado, incluindo a 4ª travessia ferroviário do Tejo na Lezíria, que não constam no Plano Ferroviário Nacional nem serão construídos se a OE3 ou a OE6 não forem implementadas.	Rever
6	A incorporação do VAL incremental da desativação do AHD e das compensações à Força Aérea Portuguesa pela desativação das bases militares do Montijo e do Campo de Tiro de Alcochete acrescenta uma vantagem comparativa à opção única OE5 STR, penalizando as localizações dual que incluem CTA e MTJ, bem como VNO, que obriga à desativação do CTA.	No caso de CTA não devia ser só a indemnização à FAP. Devia ser também calculado o valor desses terrenos, e forçosamente incluídos como ajuda de Estado a esses projetos, como acima já se indicou.	Acrescentar o valor dos terrenos do CTA

7	Globalmente, a OE6 AHD+CTA é a que resulta em maior impacto macroeconómico.	CTA: devido a definição defeituosa das zonas de influência (ver Secção 2 da presente pronuncia), o que consubstancia um erro de análise.	Rever
20	<p>Caracterização económica do território de influência das OE</p> <p>O território de influência das OE é definido pela isócrona que corresponde ao grupo de concelhos em que pelo menos uma parte do seu território está a menos de 30 minutos de distância do local de implantação da opção estratégica para o aumento da capacidade aeroportuária.</p>	<p>Omitiu acrescentar “por rodovia”.</p> <p>Conforme a Secção 2 da presente pronúncia, esta definição de zonas de influência falseia toda a análise do Relatório Preliminar e não faz qualquer sentido.</p> <p>A análise jurídica (PT6) do próprio Relatório Preliminar faz referência à correta zona de influência dos aeroportos dentro da EU:</p> <p>“A zona de influência de um aeroporto, refere-se à “fronteira geográfica de mercado” e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se “normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade”.</p>	Rever
46	Tabela 15 - VAL das opções estratégicas (Cenário Central, M€)	Valores de investimento em STR estão significativamente sobrestimados, assentam em pressupostos e cálculos errados e prejudicam	Corrigir

		manifestamente a análise das opções que envolvem STR.	
64	Nesse cenário, apenas a necessidade de uma operação complementar e integrada entre os dois aeroportos levaria, porventura, a Modificações do Concedente ao Contrato de Concessão passíveis de gerar o direito da Concessionária à reposição do equilíbrio financeiro com fundamento na alteração da operação do AHD.	<p>Operação integrada apenas no caso de operador comum.</p> <p>Se não for o caso, afirmação não faz sentido sendo os dois aeroportos tecnicamente compatíveis e independentes.</p> <p>Juridicamente, na Opção 4, não é necessário promover qualquer Modificação do Contrato de Concessão.</p> <p>A gestão integrada será possibilitada pela NAV (gestão do espaço aéreo) e ANAC.</p>	Rever
72	Em termos de VALE, a ACB do Cenário Base não permite retirar conclusões na comparação entre as opções duais e únicas. As opções duais OE6 AHD+CTA e OE4 AHD+STR, e a opção única OE5 STR, apresentam um VALE praticamente idêntico, com -8.876, -8.910 e -8.959 M€, respetivamente, são as opções mais vantajosas no Cenário Base das acessibilidades. As opções estratégicas com pior resultado são as opções únicas OE3 CTA (-10.274 M€) e a OE7 VNO (-11.595).	E isto antes dos gigantescos subsídios em acessibilidades que dificilmente não poderão ser consideradas dedicadas, especialmente no caso do CTA, os quais não se aplicam ao caso das Opções que envolvem STR.	
74	6.2.2 Análise Custo-Benefício para o Cenário de Expansão das acessibilidades	Para além dos 58 Km troço de AV Poceirão-CTA-Carregado, incluindo uma 4ª nova travessia ferroviária do Tejo no Carregado com 12 Km de	Adicionar custos do troço de AV

	<p>O Cenário de Expansão das Acessibilidades considera a existência da ligação de Alta Velocidade passando em Alcochete e a Terceira Travessia do Tejo, sem, no entanto, incluir os custos de investimento associados a essas infraestruturas.</p>	<p>comprimento, que não consta no Plano Ferroviário Nacional e não será feito até 2050 se a opção não for CTA.</p>	<p>Poceirão-CTA-Carregado</p>
76-77	<p>Assim, na ACB foram considerados os valores indicados para compensações devidas à FAP no relatório da ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (ANA/Vinci, 2023), correspondendo a 130 M€ no caso da base aérea do Montijo e 372 M€ no caso do Campo de Tiro de Alcochete (atualizados para 2024).</p>	<p>Também no caso de CTA não devia ser só a indemnização à FAP. Devia ser também calculado o valor desses terrenos, e forçosamente incluídos como ajuda de Estado a esses projetos, conforme acima se indicou.</p>	<p>Acrescentar o valor dos terrenos do CTA</p>
79	<p>O efeito de compressão de tempos de viagem introduzidos pela Alta Velocidade, beneficia as localizações que possuem uma ligação direta (em plena via) a este sistema, como são os casos de CTA e VNO. STR, que permanece desligado da rede, perde a vantagem relativa que apresentava no Cenário Base, onde é a opção com melhor localização do ponto de vista de ligação à rede ferroviária convencional. O impacto da rede de Alta Velocidade e da Terceira Travessia do Tejo carece de aprofundamento, nomeadamente, através da consideração dos respetivos custos dessas infraestruturas. Assim, conclui-se que, do ponto de vista da ACB, o planeamento e execução da rede de Alta Velocidade (e respetivos pressupostos de traçado e velocidades) constitui uma variável</p>	<p>Reconhecimento duma análise e critério artificial, onde se fala de enormes infraestruturas futuras com o tempo presente dos verbos: “Alta Velocidade, beneficia as localizações que possuem uma ligação direta (em plena via) a este sistema, como são os casos de CTA e VNO. STR”.</p>	<p>Introduzir análise de risco e consequências nos projetos CTA e VNO no cenário extremamente provável de longos atrasos ou mesmo não-construção da AV para Sul</p>



	<p>muito relevante para a identificação das vantagens relativas das localizações.</p>		
81	<p>Tabela 25 - Impactos Macroeconómicos</p>	<p>Resultados profundamente influenciados pela defeituosa definição das zonas de influência, conforme a Secção 2 da presente pronúncia.</p>	<p>Teria de se rever a maior parte do Relatório Preliminar</p>
83	<p>Critério de Avaliação 2: Necessidades de financiamento</p> <p>1. Necessidade de financiamento público: um VAL positivo indica que não é necessário subsídio público.</p>	<p>Não faz sentido.</p> <p>Não leva em conta o contrato de concessão nem a sua lógica económica. Este aspeto é grave, porque a análise da CTI pode induzir o Estado a uma decisão errada, com gravíssimo impacto financeiro.</p>	<p>Rever</p>

### **3.1.6 Análise jurídica Documento: PT6 Relatório Técnico Complementar**

Comentários gerais

A análise do Relatório Preliminar evidencia, no plano jurídico, um conjunto de fragilidades que afetarão o Relatório Final que a CTI possa vir a produzir e que, objetivamente impedem, que o trabalho da CTI e os documentos produzidos pela mesma sirvam para sustentar, validamente à luz das normas nacionais e europeias aplicáveis, a validade de qualquer decisão administrativa ou política que possa vir a ser tomada relativamente ao aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

Sumariando as questões que o Relatório Preliminar coloca no plano jurídico, importa destacar as seguintes:

#### **1 Do incumprimento do mandato da CTI tal como fixado pelo Governo através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022**

##### **1.1 Da violação pela CTI das regras fixadas na RCM**

Na RCM 89/2022, o Governo fixou o objeto e o âmbito dos trabalhos a desenvolver pela CTI, organizados por Pacotes de Trabalho, e fixando, em termos sistemáticos e de conteúdo, as matérias que, estando expressamente qualificadas pela RCM como “requisitos mínimos”, devem obrigatoriamente ser objeto da análise confiada à CTI.

A CTI, no Relatório Preliminar, não respeitou as regras fixadas pela RCM na medida em que, no Relatório Preliminar, não respeitou a sistematização fixada na RCM, não analisou todas as matérias fixadas na RCM e introduziu outras matérias (normalmente visando proteger as Opções que incluem o Aeroporto de Alcochete) desacompanhadas de qualquer fundamento quanto à sua necessidade.

A título de exemplo, e no que se refere ao «Pacote de Trabalho 6 (PT/WP 6)» exige o ponto 2.2.6 dos Termos de Referência da RCM que a CTI entregue “i) Um parecer da viabilidade de cada uma das soluções, avaliando riscos e constrangimentos associados (doc. e Excel se aplicável)” e “(ii) um parecer jurídico de análise comparativa das alternativas (doc e Excel, se aplicável)”.

O «Pacote de Trabalho 6 (PT/WP 6)» não integra nenhum destes dois pareceres.

O «Pacote de Trabalho 6 (PT/WP 6)» é constituído pelo documento “PT6 – Análise Jurídica – Relatório Síntese” e pelos seis anexos que o integram. No que toca à análise das opções, o Relatório Síntese dedica quatro páginas (as páginas 33 a 37) no respetivo ponto 3. (no qual promove a análise de cada uma das Opções segundo o Contrato de Concessão vigente entre o Estado e a ANA Aeroportos) e três páginas (as páginas 70 a 72) no respetivo ponto 5. (relativo ao enquadramento do regime de expropriações), não detalhando qualquer outra análise comparativa relativamente aos demais fatores de análise previstos na RCM.

Daqui resulta que o Relatório Preliminar ao não respeitar o disposto na RCM está ferido de ilegalidade, o que contaminará o Relatório Final (caso tais ilegalidades não sejam corrigidas), bem como qualquer decisão administrativa ou política subsequente.

### **1.2 Da violação pela CTI do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, que regula o regime jurídico da Avaliação Ambiental Estratégia (“AAE”)**

A RCM 89/2022 refere expressamente no seu ponto 1., a CTI tem como tarefa “coordenar e realizar a avaliação ambiental estratégica, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na sua redação atual (“DL 232/2007”).

Daqui decorre que a CTI está obrigada, no Relatório Preliminar que a mesma designa por “Relatório Ambiental Preliminar – Avaliação Ambiental Estratégica” a respeitar o disposto no DL 232/2007, o que não fez.

No Relatório Preliminar, a CTI não respeita o conteúdo que o DL 232/2007 determina em matéria de relatório ambiental (por exemplo, no que respeita à avaliação dos fatores, “património cultural”, entre outros), desrespeitando disposto no artigo 6º do referido diploma legal e não tratando de matérias que a lei obrigatoriamente exige.

Acresce que o Relatório Preliminar não cumpriu a exigência legal de atender, como exige o n.º 2 do Artigo 6º do DL 232/2007, aos “conhecimentos e métodos de avaliação disponíveis”.

Se a 2ª fase do trabalhos da CTI já indiciava a desconsideração pela mesma “dos conhecimentos e dos métodos de avaliação disponíveis”, o conteúdo do Relatório Preliminar evidenciou esta realidade, na medida em que a CTI, para a elaboração do Relatório Preliminar não levou em linha de conta, para efeitos

da avaliação objeto da RCM, o conhecimento e a experiência de qualquer pessoa que, ao longo da sua vida profissional, já tivesse participado ou dado assessoria à avaliação de um aeroporto, sobretudo de um aeroporto com as *características de hub intercontinental*.

Não deixa de ser impressionante que a generalidade da equipa técnica da própria CTI (seja a equipa principal, seja a equipa alargada com os seus consultores) não tenha, de nosso conhecimento, experiência real e conhecida na concretização efetiva de qualquer aeroporto já existente, construído ou a funcionar). Esta situação pode explicar muitos dos erros e dos enviesamentos de análise encontrados ao longo do Relatório Preliminar.

Numa palavra, a CTI não respeitou a lei porque no Relatório Preliminar “não atendeu aos conhecimentos e métodos disponíveis”, desde logo no plano internacional e que já têm casos de sucesso comprovado.

De igual forma, o Relatório Preliminar não promoveu, como exige o n.º 7 do DL 232/2007, à consulta das entidades legalmente competentes que, a respeito das várias matérias, devem obrigatoriamente ser consultadas previamente à elaboração do relatório ambiental. O Relatório Ambiental não integra qualquer parecer das entidades que legalmente devem ser consultadas, desde logo na área do ambiente.

O Relatório Preliminar da CTI não pode validamente ser qualificado, no plano jurídico, como uma Avaliação Ambiental Estratégica, e, mesmo que, em tese, se admitisse tal qualificação, o mesmo é formal e materialmente desconforme ao DL 232/2007.

Daqui resulta que o Relatório Preliminar ao não respeitar o disposto no DL 232/2007 é susceptível de consubstanciar uma ilegalidade, o que contaminará o Relatório Final (caso tais ilegalidades não sejam corrigidas), bem como qualquer decisão administrativa ou política subsequente.

## **2 Do incumprimento das garantias de imparcialidade a que a CTI está sujeita nos termos do n.º 2 do Artigo 9º do Regimento da Comissão Técnica Independente**

Estatui o n.º 2 do Artigo 9º do Regimento da Comissão Técnica Independente (“Regimento”), que “os membros da CTI estão sujeitos às garantias de imparcialidade previstas no Código do Procedimento Administrativo (“CPA”).

Estatui a alínea d) do n.º 1 do artigo 69º do CPA que “os titulares dos órgãos da Administração Pública e os respetivos agentes, bem como quaisquer outras entidades que, independentemente da sua natureza, se encontrem no exercício de poderes públicos, não podem intervir em procedimento administrativo ou em ato ou contrato de direito público ou privado da Administração Pública, quando “hajam dado parecer sobre as questões a resolver”.

A Magellan 500 desconhece se existiu, previamente à criação da CTI e à designação dos seus membros, algum procedimento de seleção que assegurasse o cumprimento das garantias legais de imparcialidade. Se tal procedimento não teve lugar, tal significa que não houve qualquer controlo sobre esta matéria por parte de quem designou a CTI. Se tal procedimento teve lugar, requer-se desde já à CTI que identifique o mesmo.

Sucede, no que respeita a alguns dos membros da CTI que previamente ao seu início de funções no âmbito da mesma, os mesmos deram parecer, escreveram ou opinaram sobre uma das Opções que integra o leque de Opções a avaliar pela CTI no âmbito da RCM 89/2022, como sucede, com a Senhora Professora Rosário Partidário na análise do LNEC em 2008, e com pessoas da equipa do PT2 - Senhora Professora Rosário Macário.

Só assim se entende que a Sra. Professora Rosário Macário tenha afirmado recentemente (19 dezembro de 2023) numa entrevista do podcast “Perguntar não ofende” que “Alcochete tem todas as condições, **que já demonstrámos mais uma vez**, que são as melhores para desenvolver um novo aeroporto para Lisboa”.

Ou o artigo de opinião no site da Ordem dos Engenheiros “Novo Aeroporto de Lisboa - uma visão aeroportuária” de 07 de abril de 2021 subscrito pelos Engenheiros Vasco Afonso e Vítor Rocha, ambos contratados pela CTI para a equipa PT2 liderada pela Senhora Professora Rosário Macário, onde se afirma: “Não são necessários estudos para se perceber que a solução NAL/CTA é melhor ...”. E mais, nesse artigo expõem algo muito próximo da Opção Estratégica 6, que conforme exposto na Secção 2 resulta num projeto desenvolvido e avaliado pela CTI em causa própria.

Esta situação gera, no plano jurídico, uma situação de impedimento dos referidos membros da CTI para poderem validamente integrar a mesma, pois, ao fazê-lo violam o disposto no n.º 2 do artigo 9º do Regimento e na alínea d) do n.º 1 do artigo 69º do CPA.

Tratando-se de um vício original na constituição da equipa da CTI, o mesmo afeta a validade jurídica do Relatório Final, na medida em que o mesmo consubstancia um ato no qual ambos os referidos membros da CTI participaram e decidiram.

Somente o afastamento imediato dos referidos membros da CTI e a repetição dos atos nos quais os mesmos tiveram participação pode, à luz da lei, garantir a imparcialidade da atuação e da análise de que a CTI foi encarregue pela RCM 89/2022.

É certo que a constituição da CTI é conhecida, pelo menos, desde a data da publicação da RCM 89/2022, que teve lugar no dia 14 de outubro de 2022.

Todavia, a Magellan 500 somente tomou conhecimento concreto da situação posteriormente, designadamente e em particular, após a leitura do Relatório Preliminar no qual a posição dos referidos membros da CTI evidencia um alinhamento com a posição anteriormente defendida pelos mesmos em defesa do Aeroporto de Alcochete como solução para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

A situação acabada de indicar afeta juridicamente a validade do Relatório Preliminar e dos atos da CTI praticados relativamente ao mesmo.

### **3 Da não consideração pela CTI de factos supervenientes que alteram os pressupostos de facto da RCM 89/2022 e desatualizam a análise objeto do Relatório Preliminar**

No passado dia 28 de dezembro de 2023, foi publicada em Diário da República, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 201/2023, de 28 de dezembro (“RCM 201/2023”), que vem determinar a adoção de um conjunto de medidas para mitigar os constrangimentos operacionais do Aeroporto Humberto Delgado (“AHD”).

Entre tais medidas, estão previstos investimentos por parte da ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (“ANA”) para aumentar a capacidade da oferta do AHD. Este facto sendo superveniente à data do Relatório Preliminar tem como efeito a imediata desatualização do mesmo, na medida em que os pressupostos, os estudos e as avaliações que lhe o integram foram feitas em face do atual AHD e não em face do AHD modificado pelas medidas determinadas pela RCM 201/2023.

Faz-se notar que, tendo o Relatório Preliminar sido divulgado no dia 5 de dezembro de 2023, o Governo aprovou a RCM 201/2023 dois dias depois, a 7 de dezembro de 2023, não tendo, no mesmo feito qualquer referência à RCM 89/2022 nem ao Relatório Preliminar.

No plano jurídico, esta situação é da maior relevância, na medida em que consubstancia uma alteração aos pressupostos de facto em que assenta a RCM 89/2022 e que determinaram o conteúdo da mesma e, conseqüentemente, o âmbito e o conteúdo da análise definida à CTI.

Não tendo a RCM 201/2023 feito qualquer referência à análise a realizar pela CTI ao abrigo da RCM 89/2022, o Relatório Preliminar fica automaticamente prejudicado nos seus pressupostos porque ao não considerar as modificações que vão atingir o AHD, deixa de conter uma análise aderente àquela que vier a ser a realidade da capacidade aeroportuária da região de Lisboa quando tais obras forem realizadas e o AHD passar a ser uma estrutura com características e capacidades distintas das atuais.

#### **4 Da incorreção do relatório da CTI em matéria de ajudas de Estado**

No plano do direito nacional e europeu, o conceito de “ajuda de Estado” não se restringe a apoios estritamente financeiros incluindo também a aporção de ativos com expressão ou valor financeiro. Ora, na análise realizada até ao momento pela CTI, designadamente no que se refere à opção CTA (e também Aeroporto do Montijo), a CTI não leva em linha de conta o valor da disponibilização dos terrenos à entidade que vier a desenvolver o projeto, valor esse que está compreendido no critério de “ajuda de Estado”.

A valorização dos terrenos como “ajudas de Estado” constitui uma omissão no Relatório da CTI que afeta toda a análise financeira das Opções que integram o CTA e o Aeroporto do Montijo. A inexistência dos valores associados à disponibilização pelo Estado Português dos terrenos referentes ao CTA e ao Aeroporto do Montijo e o impacto da sua qualificação em sede de “ajudas de Estado”, denota uma análise jurídica deficiente e incompleta que prejudica o teor do Relatório Preliminar.

A Magellan 500 requer, assim, à CTI que analise a disponibilização dos terrenos do CTA e na base Aérea do Montijo na análise jurídica (e também económica) das Opções que integram aquelas localizações à luz do conceito de “ajudas de Estado” e o impacto daí decorrente.

Este tema tem a maior relevância na medida em que importa salvaguardar, face ao atual enquadramento legal e regulatório da atividade aeroportuária, que as ajudas de Estado não interferem com a competitividade entre aeroportos (ou, nesta fase, projetos de aeroportos), sob pena de violação das regras da concorrência.

#### **5 Da insuficiência da análise jurídica do Contrato de Concessão, em particular no que respeita ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL**



A análise jurídica promovida pelo Relatório Preliminar tem uma omissão relevante, materializada no pressuposto de que o direito da ANA ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL corresponde à única situação jurídica existente. Ora, atentos os factos que existem sobre esta matéria, importa, numa análise jurídica atualizada, promover uma análise mais detalhada na medida em que as situações decorridas até à presente data não permitem, no plano jurídico, uma análise unívoca idêntica à promovida pela CTI, designadamente no Parecer B do Relatório PT6.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
xiii	<p>f) as opções que se localizam em parte (OE4) ou totalmente (OE5) para lá dos 75 Km, colocam outros problemas: não conferem preferência à Concessionária e podem gerar ajustamentos ao contrato (modificações objetivas): (i) para coordenação na opção dual; (ii) para fecho do AHD, na opção única.</p>	<p>A Concessionária não tem qualquer direito de preferência para lá dos 75 km e tal consubstanciaria um atropelo em termos de direito da concorrência e traduzir-se-ia, na prática, no reconhecimento de uma situação de tipo monopolista.</p> <p>(i) que “coordenação” se os projetos forem tecnicamente compatíveis?</p> <p>(ii) fecho do AHD para STR (OE5) realisticamente só possível por acordo entre as partes, à luz do contrato de concessão. Este cenário é possível e pode constituir uma Opção válida.</p>	Rever
xiv	<p>CTA implicará, em princípio, a expropriação de uma única parcela de terreno particular, correspondente à Herdade de Vale Cobrão e desafetação de área militar de recursos hídricos;</p>	<p>Então e na "na zona prevista para as respetivas acessibilidades", que são enormes, conforme por exemplo corretamente apontado ao Montijo? Não se compreende como a CTI numas situações quer ser tão exaustiva e noutras não aprecia questões semelhantes e com maior impacto.</p>	Rever

xiv	iii. assegurar, ab initio, a atribuição de “carácter urgente às expropriações a realizar.	De acordo.	
4	Relativamente às Opções 4 e 5 que envolvem o Aeroporto de Santarém, é com particular gravidade que se assiste a uma análise desconforme às características das Opções em análise, quando no ponto 2.1 (“Vertente da Concorrência”) a CTI escreve, na página 4; “fora do mesmo perímetro poderá o Estado autorizar livremente novos aeroportos, a terceiros ou à Concessionária”, sem repercussões diretas contratuais”.	<p>Esta frase esta correta exceto na parte em que refere “ou à Concessionária” porque as únicas Opções em análise pela CTI fora do limite dos 75 kms previsto no Contrato de Concessão da ANA é o Aeroporto de Santarém que, caso venha a ser a Opção, deverá ser necessariamente atribuído à Magellan por ser a titular dos direitos inerentes ao Aeroporto de Santarém.</p> <p>Acresce que a indicação de que o Estado poderia atribuir à ANA o Aeroporto de Santarém isso sim implicaria a violação do direito da concorrência porque, para além da absoluta falta de previsão no Contrato de Concessão, tal significaria admitir uma posição de mercado (de tipo monopolista caso fosse o atual concessionário) incompatível com o direito da concorrência nacional e europeu.</p> <p>Deve assim o Relatório PT 6 eliminar todas as referências relativas à possibilidade de atribuir</p>	Rever

		qualquer Opção fora do limite dos 75 kms a outra entidade que não a Magellan 500.	
5	O Relatório PT 6 refere que <i>“Importa, porém, esclarecer que o Prof. Manuel Fontaine não estava a analisar, nem conhecia presume-se, o contrato de concessão e a cláusula de preferência”</i>	Esta afirmação retira toda a credibilidade ao Parecer A anexo ao Relatório PT6 porque como pode o Professor Manuel Fontaine pronunciar-se sobre as Opções, designadamente em matéria de concorrência, quando nem sequer terá lido documentação indispensável ao enquadramento jurídico das matérias que analisou (situação tão mais incompreensível quando a própria CTI não se coíbiu da reproduzir excertos do Parecer do Professor Manuel Fontaine para analisar aspetos da concorrência relacionados com o Contrato de Concessão da ANA (como faz nos dois últimos parágrafos da página 6 do Relatório PT 6).	Rever
6	<i>“qualquer que seja a opção estratégica finalmente escolhida, a atividade aeroportuária, incluindo a sua construção e operacionalização, estará sujeita à concorrência desde que a escolha da entidade encarregada dessa construção e operacionalização resulte de procedimento de concurso competitivo, transparente, não discriminatório e incondicional. <b>Admite-se, no entanto, que possam existir dificuldades de implementação desse</b></i>	Esta frase ilustra o desconhecimento que a CTI tem da legislação vigente em matéria de atividade aeroportuária e evidencia a insuficiência do Parecer Anexo A do Professor Manuel Fontaine, na medida em que no atual direito nacional e europeu a atividade de	Rever

	<p><i>procedimento como decorrência do contrato de concessão entretanto celebrado com a ANA, mas essa questão já não nos cabe avaliar”.</i></p>	<p>exploração de aeroportos está liberalizada e não depende necessariamente da abertura de qualquer procedimento de tipo concursal, como sucede com o Aeroporto de Santarém. Remete-se a este respeito para o parecer jurídico subscrito pelos Senhores Professores Sérvulo Correia e Rui Medeiros, de 27 de fevereiro de 2023, no qual se demonstra que, fora da Concessão da ANA, a legislação vigente assegura a liberalização da atividade de exploração de aeroportos.</p> <p>Assim, sugere-se o aditamento à frase anterior da seguinte expressão: <u>“No quadro do atual direito português, a atividade de exploração de aeroportos fora do âmbito do Contrato de Concessão da ANA encontra-se liberalizada, pelo que, no caso do Aeroporto de Santarém a exploração do mesmo pode ser diretamente realizada pela Magellan 500 sem necessidade de abertura de qualquer procedimento público prévio de tipo competitivo”</u>. Se esta frase não for inscrita no Relatório PT6, o mesmo conterá um</p>	
--	---	---	--

		teor ilegal face ao ordenamento jurídico em vigor.	
16	A zona de influência de um aeroporto, refere-se à «fronteira geográfica de mercado» e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se «normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade». Assim, a Comissão terá dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio se, existindo outro aeroporto na área de influência, o mesmo «não funcione à capacidade máxima, ou quase».	Deve ter-se em conta a definição da Comissão Europeia para a área de influência dos aeroportos, no próprio Relatório Preliminar. Questiona-se porque é que a CTI aplicou uma definição de área de influência desconforme da usada na União Europeia. Esta é uma falha material do Relatório Preliminar que condiciona a validade da análise do mesmo.	Rever todo o Relatório Preliminar
16	A Comissão (Europeia) terá dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio se, existindo outro aeroporto na área de influência ...	O que coloca a questão da exequibilidade de ajudas de Estado a projetos no CTA e VNO se não forem dadas em condições de equidade ao promotor de STR, já que se encontram na área de influência deste.	Rever
19	<u>Ponto 3. do Relatório PT6 – “Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão vigente entre o Estado e a ANA Aeroportos e implicações no calendário</u>	A análise deste ponto está suportada num único parecer jurídico emitido pela sociedade de advogados PLMJ (“ <b>Parecer B</b> ”), o qual, salvo o devido respeito, não faz um enquadramento jurídico correto, desde logo face ao Contrato de	Rever

		<p>Concessão e face à legislação vigente nacional e europeia.</p> <p>Por outro lado, o referido Parecer não faz uma adequada análise dos riscos jurídicos para o Estado Português resultam de cada uma das Opções objeto de análise pela CTI, desde logo porque a análise que promove relativamente ao eventual impacto de cada uma das Opções no Contrato de Concessão da ANA está incompleto.</p>	
22	<p>O Relatório PT6 indica, no respetivo ponto 3.2, como se deve fazer a interpretação de um contrato administrativo.</p>	<p>Todavia, nesta explicação de metodologia hermenêutica, a CTI deixa de fora um dos elementos que não pode deixar de ser atendido na interpretação de um contrato administrativo (que é sempre um negócio jurídico público) e que tem a ver com o <u>resultado</u> da própria interpretação. Não se pode interpretar um contrato administrativo que conduza a resultados que deixam de ter correspondência no texto do próprio contrato ou que conduzem a soluções que a lei não permite, como sucede com algumas das posições assumidas pela CTI relativamente ao atual Contrato de Concessão.</p>	



<p>23</p>	<p>Na alínea b) do ponto 3.2.1 refere a CTI que pode “para lá dos 75 km, o concedente, “dentro do quadro legal aplicável, desenvolver ou autorizar livremente novos aeroportos, a terceiros ou à Concessionária, sem repercussões diretas contratuais”.</p>	<p>Como acima se referiu, esta frase esta correta exceto na parte em que refere “ou à Concessionária” porque as únicas Opções em análise pela CTI fora do limite dos 75 kms previsto no Contrato de Concessão é o Aeroporto de Santarém que, caso venha a ser a Opção, deverá ser atribuído à Magellan 500 por ser a titular dos direitos inerentes ao Aeroporto de Santarém.</p> <p>Acresce que a indicação de que o Estado poderia atribuir à atual concessionária o Aeroporto de Santarém isso sim implicaria a violação do direito da concorrência porque, para além da absoluta falta de previsão no Contrato de Concessão, tal significaria admitir uma posição de mercado de tipo monopolista, incompatível com o direito da concorrência nacional e europeu.</p> <p>Reitera-se que deve, assim, o Relatório PT 6 eliminar todas as referências relativas à possibilidade de atribuir qualquer Opção fora do limite dos 75 kms.</p>	<p>Rever</p>
-----------	---	--	--------------

24	<p>Refere-se que “fora da constrição territorial, como é entendida no Parecer B, ou com o Termo da Opção, agora fora do quadro de execução do <i>Contrato</i>, o concedente deixa de estar impedido “de implementar a solução de expansão da capacidade aeroportuária na área ou zona de Lisboa que julgue mais adequada com recurso a terceiros podendo proceder à Modificação do Contrato de Concessão ou, na falta de acordo com a ANA, resolvê-lo (mediante compensação equivalente à do Incumprimento do Concedente)”.</p>	<p>Esta análise não é juridicamente correta porque dá a entender que caso venha a ser estabelecida uma solução dual integrando AHD e outro Aeroporto fora do limite dos 75 km, que apenas poderia ser o Aeroporto de Santarém, tal implicaria necessariamente que o Estado Português tivesse de modificar o Contrato de Concessão e isso não corresponde à verdade, nem resulta do Contrato de Concessão. Mais, a posição da CTI a este nível fere o princípio da concorrência de forma grave porque significa materialmente que caso o Estado Português venha a seleccionar a Opção 4 (AHD+STR) teria de modificar ou de resolver o Contrato de Concessão, ou seja, a concessionária teria sempre um poder de condicionar a solução do Estado Português mesmo para além do limite dos 75 km. Numa palavra, a concessionária teria um poder que, para além de extravasar o âmbito do Contrato de Concessão, dava-lhe um poder sobre o mercado que distorceria a concorrência mesmo fora dos 75 km, o que o</p>	Rever
----	---	--	-------

		<p>direito da concorrência nacional e europeu não permite.</p> <p>No plano jurídico, caso o Estado Português selecione a Opção 4 (AHD+STR), não existe qualquer obrigação contratual ou legal que imponha ao Estado Português modificar ou resolver o Contrato de Concessão. Juridicamente o Estado Português pode seleccionar a Opção 4 (AHD+STR) e manter o Contrato de Concessão tal como está e sem qualquer responsabilidade financeira para o Estado Português.</p> <p>O Relatório da CTI faz uma interpretação enviesada do Contrato de Concessão, dando à concessionária um protagonismo ou um “poder” de bloqueio que a mesma não tem e cujo reconhecimento, no final do dia, é prejudicial para o próprio Estado Português.</p> <p>Assim, solicita-se à CTI que reveja a redação do parágrafo acima transcrito e incorpore neste ponto do Relatório PT6 a frase seguinte: <u>“fora da constrictão territorial, e no que se refere ao</u></p>	
--	--	--	--

		<p><u>impacto no Contrato de Concessão, o Estado Português não está obrigado a modificar o Contrato de Concessão, nem a atribuir à concessionária qualquer compensação financeira, caso opte por uma solução dual que mantenha o AHD e outro Aeroporto (que, dentro dos leque das Opções analisadas pela CTI, seria necessariamente o Aeroporto de Santarém).</u></p> <p>Caso a CTI não introduza a frase acima indicada, o Relatório PT6 contém uma análise jurídica incorreta e, mais grave, ilegal por total falta de base legal ou contratual e por ser contrária ao princípio da concorrência.</p>	
25	<p>a. “Qualquer nova infraestrutura aeroportuária que se venha a situar para lá do raio de 75 km do AHD pode ser atribuída ou desenvolvida, fora do quadro do Contrato de Concessão, sem necessidade de articulação ou negociação prévia com a ANA e sem que isso, só por si, implique responsabilidade contratual do Estado ou atribua à Concessionária um direito à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato.</p>	De acordo.	
27	3.2.3. Vias de expansão da capacidade aeroportuária da área de Lisboa	Pelo exposto na observação anterior, existe uma 4ª, não contratual: aeroporto fora da zona	Acrescentar

	<p>Existem três vias contratuais: o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), a Alternativa da Concessionária para o NAL e Alternativa do Concedente para o NAL.</p>	<p>exclusiva da concessão. Nos termos da RCM 89/2022 esta referência é obrigatória.</p>	
<p>29</p>	<p>No ponto 3.2.3.3. do Relatório PT6, a CTI refere que “A Alternativa do Concedente surge com o Termo de Opção, que extingue a opção de desenvolver o NAL pela Concessionária. O NAL, a partir deste momento, pode ser desenvolvido com terceiros ou com a Concessionária. <b>Esta hipótese não será abordada aqui porque, como veremos, factualmente não chegámos a esta fase</b>” (negrito nosso).</p>	<p>Esta análise da CTI, precisamente face aos factos está juridicamente incorreta e incompleta, na medida em que não pondera todos as situações jurídicas que atualmente devem ser equacionadas face ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL.</p> <p>Esta omissão do Relatório CTI condiciona a validade de toda a análise jurídica das Opções (com exceção das que envolvem o Aeroporto de Santarém).</p> <p>A este respeito, o Parecer PT6 está incompleto mesmo considerando o teor do Parecer B, na medida em que não realiza um enquadramento jurídico completo da situação, nem identifica todos os riscos para o Estado Português se vier a seguir o entendimento da CTI. Se o Estado Português seguir liminarmente a posição da CTI e o modo como juridicamente a CTI avaliou as Opções, o Estado Português corre o risco sério e</p>	<p>Rever</p>

		<p>efetivo de incumprimento do Contrato de Concessão, da legislação nacional e europeia da contratação pública e da concorrência.</p> <p><u>Em face do exposto, a CTI deve rever a análise jurídica que promoveu sob pena de potenciar que qualquer decisão administrativa ou política que o Estado Português venha a tomar com base no Relatório Preliminar seja ilegal.</u></p>	
34	<p>3.4.1. OE 2 (MTJ+AHD) à OE3 (CTA) e OE7 (VNO)</p> <p>A solução unitária implica a retoma do procedimento do NAL, porque estas opções estão dentro dos 75Kms:</p> <p>Em síntese, são riscos:</p> <p>a) temporais, quando há respeito do direito de preferência da concessionária;</p> <p>b) caso o concedente não observe o direito de preferência da concessionária, verificam-se riscos financeiros altos, uma vez que, em última linha poderá colocar-se o cenário da resolução do Contrato com as consequências financeiras inerentes;</p> <p>c) temporais, ainda que porventura menores do que os que decorrem da alínea a), no caso de violação do direito de preferência, porquanto haveria lugar a procedimento concorrencial se o Estado pretender um aeroporto</p>	<p>Enormes riscos temporais e financeiros que não estão devidamente considerados no Relatório Preliminar, a começar pelos cronogramas das OEs 3, 6, 7 e 8.</p>	Rever

	da sua iniciativa, mas fora do Contrato. Terá de abrir um procedimento concursal, cuja tramitação implica tempo;		
38	2. Fora da constrição territorial, as opções OE4 e OE5 constituem opções com mais riscos contratuais, em termos financeiros, pela necessidade de modificação objetiva do contrato com fundamento na alteração da operação do AHD (OE4).	Não, porque na OE4 (STR e AHD) podem operar tecnicamente independentes.	Rever
38	Conclusões	<p>O incorreto enquadramento jurídico contido no Parecer PT 6 leva a que as conclusões que o mesmo indica no seu ponto 3.7. sejam igualmente incorretas.</p> <p>Particularmente grave é a frase que consta do parágrafo 2. do referido ponto 3.7. do Relatório PT6, na qual a CTI escreve o seguinte: “Fora da constrição territorial, as opções OE4 e OE5 constituem opções com mais riscos contratuais, em termos financeiros, pela necessidade de modificação objetiva do contrato com fundamento na alteração da operação AHD (OE4).”</p> <p>Esta frase resulta numa imperdoável tentativa de denegrir e prejudicar deliberadamente a análise do Aeroporto de Santarém porque se a</p>	Rever



		<p>CTI se reger por critérios de isenção e de imparcialidade, sabe bem que na OE4, não é preciso alterar o Contrato de Concessão da ANA (o AHD fica a operar tal como está) e o Aeroporto de Santarém é financiado exclusivamente por privados sem qualquer encargo para o Estado Português ou para os contribuintes portugueses.</p> <p>Ao contrário do que escreve a CTI, na OE 4 não existem “mais riscos contratuais, em termos financeiros”, pelo que a redação do parágrafo 2. do ponto 3.7. deve ser necessariamente alterada.</p> <p>Relativamente ao risco de litigância por parte da concessionária caso venha a ser desenvolvida uma Opção fora do raio de 75km referido no Contrato de Concessão, a CTI, depois de referir que “Ainda que as conclusões da CTI sejam dirigidas apenas ao Governo, não se ignora a existência de diferentes entendimentos a propósito de alguns pressupostos que baseiam este Relatório”, não pode deixar de reconhecer</p>	
--	--	--	--

		<p>que caso o Estado Português siga a posição da CTI de reconhecer à concessionária o direito ao NAL, tal situação poderá implicar igualmente litigância por parte das entidades que entendam que tal direito se extinguiu e que, no respeito pelo princípio da concorrência, o NAL já não pode ser atribuído diretamente.</p> <p>Daqui decorre que, quando no parágrafo 5. do ponto 3.7. a CTI refere que <i>“a opção mais garantística para o Concedente será a e fazer correr o procedimento de NAL e respetivos prazos, de forma a que seja possível aproximar-se do Termo de Opção”</i>, tal é juridicamente incorreto e, como acima já se justificou, conduzirá o Estado Português à pratica de uma decisão ilegal, sindicável pelos Tribunais e pelas Autoridades de Concorrência nacional e europeia.</p>	
48	<p>O ponto 26), do Parecer D, assinala situações de desconformidade de algumas localizações (CTA e MTJ), “com o preconizado nos instrumentos</p>	<p>Porque é que isto não é referido na componente ambiental? (PT4) A CTI faz uma opção seletiva das matérias sem qualquer critério objetivo.</p>	Rever

	de planeamento da política de recursos hídricos, envolvendo nomeadamente intervenções sobre margens e leitos de águas”.		
50	I. Reserva Natural do Estuário do Tejo - Aplicável às OE 1, 2, 3 e 6. Nos termos do Ponto 29) do Parecer D, “apesar de nenhuma das localizações estar integrada na área de intervenção do PORNET, para as localizações Montijo e CTA encontra-se prevista a realização das rotas aéreas sobrevoando a área protegida, o que poderá configurar uma situação de desconformidade daquelas localizações com o PORNET”	Porque é que isto não é referido na componente ambiental? (PT4) A CTI faz uma opção seletiva das matérias sem qualquer critério objetivo.	Rever
52	4. D. Limitações de ruído <sup>118</sup> São zonas particularmente sensíveis a ruído as localizações no AHD, MTJ e VNO (população e fauna).	Corresponde à nossa análise. Por exemplo, CTA tem Foros do Trapo a Sul e Santo Estevão (a vila em si e o aldeamento turístico) a Norte, bem maiores que as povoações potencialmente afetadas por STR. Porque é que isto não é referido na componente ambiental? (PT4)	Rever
74	5.4.2. A expropriação por OE De acordo com o Parecer D, são as seguintes as opções em que se coloca a questão das expropriações:  b) CTA <sup>169</sup> : implicará, em princípio, a expropriação de uma única parcela de terreno particular, correspondente à Herdade de Vale Cobrão – área de 481 ha, correspondente a 14,2% da área total. Localizaram ainda um	Falta incluir as extensas expropriações para as vias de acesso, incluídas por exemplo no caso do Montijo e STR. O Parecer D está incompleto por não considerar todas as expropriações necessárias, pelo que a análise não reflete a realidade.	Incluir expropriações dos acessos do CTA

	<p>prédio rústico. Segundo o EIA disponibilizado, não se preveem expropriações adicionais.</p>	<p>Para o CTA, a CTI deveria ter também disponibilizado ao autor do relatório as EIAs de 2010 sobre acessos rodoviários (Alcochete Acessos RNT2184) e ferroviários (3A1 - Acesso Ferrov NAL - RNT2083).</p>	
76	<p>O quadro seguinte sintetiza a possibilidade de aplicação do instituto da desafetação de terrenos em função da localização: Domínio público ferroviário* • STR * “não resulta clara a existência de um conflito” [ponto 225, d)</p>	<p>Não há qualquer desafetação do domínio público ferroviário, o que consubstancia um erro objetivo.</p>	<p>Retirar STR da tabela na linha ferroviária</p>
80-81	<p>5.5. CONCLUSÕES Por razões de rigor e síntese, transcrevem-se as conclusões, no essencial, do Parecer D:  6. Os referidos impactos variam nas diferentes OE, em função: (i) da estrutura e da titularidade da propriedade na localização em causa e respetiva área envolvente, bem como do grau de consolidação de direitos urbanísticos em tais áreas; e (ii) da existência de bens afetos ao domínio público e, em particular a específicos regimes dominiais:  b. CTA: i) A OE implicará, em princípio, a expropriação de uma única parcela de terreno particular, correspondente à Herdade de Vale Cobreiro (vide, Anexo III, ponto 3 do Relatório)</p>	<p>Falta incluir as extensas expropriações para as vias de acesso, incluídas, por exemplo, no caso do Montijo e STR. A CTI deve assegurar o princípio da igualdade nesta matéria.</p>	<p>Incluir expropriações dos acessos do CTA</p>

93	<p>f) Solução dual com infraestrutura fora dos 75Km:</p> <p>r) não há obrigação de dar preferência ao concessionário, pelo que não haveria responsabilidade contratual;</p> <p>s) não haveria direito a reequilíbrio financeiro, mas requer uma articulação de gestão e, nessa circunstância, poderia haver lugar a modificação objetiva do contrato – risco de gestão e eventual risco financeiro com a modificação.</p>	<p>Não haveria lugar a modificação objetiva do contrato de concessão na OE4. É grave que se diga sempre o mesmo ao longo do Relatório Preliminar.</p>	Rever
94	<p>Tabela - OE 4</p> <p>Risco financeiro: Apenas se houver lugar a modificação por ajustamentos de gestão</p> <p>Risco de gestão:</p>	<p>Discordamos do "Risco de gestão" da tabela, na medida em que STR e AHD podem ter operação Dual tecnicamente independente.</p>	Rever
94	<p>Tabela - OE 5</p> <p>Risco financeiro: Poderia haver por causa do fecho do AHD</p> <p>Risco temporal: Procedimento concursal</p> <p>Risco de gestão: Sim por causa do fecho do AHD</p>	<p>Este cenário só pode realisticamente acontecer por acordo entre as partes, delimitando o risco financeiro.</p> <p>Discordamos do risco de "Procedimento concursal", que só existiria se o Estado Concedente se quisesse "apropriar" do projeto STR.</p>	Rever
98	<p>Qualquer nova infraestrutura aeroportuária que se venha a situar para lá do raio de 75 km do AHD (limite de localização e não de influência, no nosso entendimento, que pode ser contestado) pode ser atribuída ou desenvolvida, fora do quadro do Contrato de Concessão, sem necessidade</p>	<p>De acordo.</p>	

	<p>de articulação ou negociação prévia com a ANA e sem que isso, só por si, implique responsabilidade contratual do Estado ou atribua à Concessionária um direito à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato.</p>		
--	---	--	--

### 3.2 Contributos ao teor dos Anexos do Relatório Ambiental Preliminar

#### 3.2.1 Contributos relativos ao PT1 – Estudos de Procura Aeroportuária e nos Acessos Terrestres – Relatório Síntese

Documento: PT1\_Anexo 1 - Estudo da evolução histórica AHD

Comentários gerais:

Essencialmente um repositório de informação coligida da ANA, indicada como fonte em praticamente todos os gráficos e tabelas.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
16	Figura 24 - Número médio de passageiros por voo no AHD considerando os países que pertencem ou não ao espaço Schengen (2012-2022)	Os números reais de passageiros por avião não são consistentes com o gráfico. No global foram 134 Pax/ATM em 2018 e 142 em 2019. O gráfico aponta para valores mais baixos. Os valores indicados pela CTI não estão justificados.	Rever



**Documento: PT1\_Anexo 2 - Projeção da procura aeroportuária agregada**

Comentários gerais:

Não encontramos a análise da real procura reprimida (pedidos de slots de companhias aéreas não declinados por falta de capacidade).

Exercício baseado em estatísticas globais "Top Down", sem o complementarem com uma análise fina "Bottom Up" das companhias aéreas.

A CTI ignora o estudo da ALG que incluía uma análise minuciosa Bottom Up das companhias aéreas, disponibilizado pela Magellan 500 à CTI. Não se compreende por que razão a CTI não considera a informação disponibilizada pela Magellan 500 para STR (elaborada por entidades reputadas na matéria) e opta por utilizar informação menos completa.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
6	Tabela 1 - Taxas de crescimento indicadas para as diferentes organizações para o período 2019-2050	<p>A CTI usa taxas de crescimento que incluem economias emergentes ou de forte crescimento, e não da região e eixos específicos onde Portugal se insere.</p> <p>Levando a uma sobrestimação das previsões de crescimento da procura.</p>	Rever

10	<p>Após uma análise cuidada dos valores apresentados por cada uma das entidades internacionais referidas, decidiu-se considerar uma perspetiva que junta duas dessas séries de valores, produzidas por duas organizações públicas intergovernamentais (Eurocontrol, com níveis mais modestos de crescimento, e ICAO, com crescimentos mais robustos).</p> <p>A curva central adotada neste relatório para a projeção da procura de passageiros no Aeroporto de Lisboa (assumindo não haver mudança da sua localização), foi obtida com base nas curvas “Eurocontrol base” e “ICAO alto”</p>	<p>A CTI adota uma estimativa tendencialmente otimista "Cenário central" entre a projeção “ICAO Alto” e a “Eurocontrol Base”, sem explicar o racional da “análise cuidada” e a fundamentação que suporta a mesma.</p>	Esclarecer
14	<p>v. Uma questão muito relevante do ponto de vista da aceitabilidade popular e política é a relação entre o número de turistas e o número de habitantes numa cidade ou região.</p> <p>O valor do mesmo indicador para Lisboa aumentaria 2,60 (= 2,71/1,04) vezes para corresponder a esse tráfego aéreo. Esse aumento corresponde a um índice de quase 15, entre os valores atuais de Reykjavik (16) e Florença (13).</p>	<p>Na realidade, adotando a Projeção Central, e uma população na AML de 3 M de residentes, estaremos a falar de um índice de 27 em 2050. Colocar-nos-ia no topo, ao nível atual de Dubrovnik. E à frente de Veneza, Bruges, Rhodes, Florença, e Heraklion, todas cidades menores essencialmente turísticas.</p> <p>Seria mais do dobro da Amsterdão atual, onde ademais o turismo não tem tanto peso nas viagens.</p> <p>Conclusão: também neste índice a previsão de tráfego parece excessiva.</p>	Rever

15	<p>vii. Vale também a pena fazer um benchmark do rácio entre passageiros/ano no aeroporto e o número de habitantes, comparando para o ano de 2019 (a nível de áreas metropolitanas) Lisboa com outras cidades que também têm aeroportos com importante função de hub – Hong Kong, Singapura, Amsterdão, Copenhague e Zurich. Como se pode ver na Tabela 6, Lisboa situa-se atualmente um pouco acima de Hong Kong, mas bem abaixo dos outros hubs europeus, e em especial muito abaixo de Amsterdão, que tem um rácio quase 5 vezes maior.</p> <p>Com a projeção de tráfego aéreo apresentada para 2050, Lisboa ainda estaria em níveis cerca de 50% acima dos atuais de Copenhague e Zurich (que também estão a crescer), e com um rácio cerca de 2 vezes inferior ao atual de Amsterdão.</p> <p>Tabela 6   Comparação de Pax/ano e % em trânsito entre aeroportos selecionados</p>	<p>Ao usar fontes dispare, a Tabela 6 usa critérios díspares: compara a urbe alargada para Lisboa (AML), com os núcleos urbanos para por exemplo para Amsterdão e Copenhague.</p> <p>Por isso os rácios para aquelas cidades são tão maiores que os valores do site Holidu utilizado no ponto v. anterior.</p> <p>Logo, não são uma boa base de comparação.</p> <p>Já que deduziram a % de tráfego em trânsito, deveriam também tê-lo feito para passageiros Inbound (não residentes) Vs. Outbound (residentes), já que só os primeiros são potencial carga turística.</p>	Rever
19	<p>i. No caso de CTA (Campo de Tiro de Alcochete), uma nova ligação da A12 à A13 correndo a sul do CTA, com um nó de acesso ao aeroporto a cerca de 1,6 km do terminal, e adicionalmente uma ligação entre o novo nó do aeroporto com a N118 a poente do CTA.</p>	<p>Então e a ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km; e IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km, constantes no EIA de 2010?</p> <p>Verifica-se uma omissão na análise dos factos.</p>	Acrescentar
19	<p>ii. No caso de STR (Santarém) ... adicionalmente é ainda considerada uma nova ligação até à N3, que melhorará o acesso de populações mais próximas e providenciará uma alternativa não portajada, melhorando as opções para ligação a Santarém e Torres Novas.</p>	<p>Parecem não se ter debruçado sobre, ou ignorado, o projeto de acessibilidades rodoviárias de STR.</p> <p>A ligação à N3 já existe.</p>	Corrigir.

		Confirma a tendência de desconhecimento e análise incorreta do projeto de STR, apesar de toda a informação ter sido providenciada.	
23	Tabela 8 - Resultados da alteração de procura de residentes no ano base para cada uma das localizações alternativas	Resultados profundamente influenciados pela defeituosa definição das zonas de influência, conforme a Secção 2 da presente pronúncia.	Rever a maior parte do Relatório Preliminar

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
15	Tabela 7 - Retenção de passageiros em trânsito para as diferentes opções duais Tempo de acesso ao AHD (min)	55 minutos para Santarém? Terá shuttle ferroviário desde o primeiro dia, serão 30 minutos mais 5 minutos de metro. 22 minutos para o Montijo quando a própria ANA diz 30? E CTA e VNO assumem que a linha de AV já estará disponível desde o arranque da operação, em 2030 e 2033 (2ª pista)? A CTI promove uma análise errada que prejudica STR.	Corrigir
20	3.2.1. INDICADORES RELATIVOS ÀS OPÇÕES X (UNIPOLARES) Nas tabelas seguintes apresentam-se os indicadores para as opções X, isto é, para as opções em que o AHD é assumido como aeroporto em fase de desativação, encerrando a sua operação no ano em que o novo aeroporto tem a sua segunda pista em operação plena	Os estudos de procura atendida e não atendida assumem encerramento do AHD com a abertura da 2ª pista: <ul style="list-style-type: none"> <li>• CTA: 2031</li> <li>• VNO: 2033</li> </ul>	Rever

	<p>Recorde-se que, em todas as opções deste grupo, o AHD deixa de operar quando abre a operação da segunda pista do novo aeroporto.</p>	<p>E são baseados nos tempos de transporte com AV, 3TT, etc.</p> <p>Estes prazos não são realistas nem consistentes com o Plano Ferroviário Nacional, sendo inexecutáveis.</p>	
21-22	<p>Relativamente à procura não atendida, na Figura 7 é apresentado o total de procura não atendida para cada uma das opções deste grupo, com explicitação das quatro causas desse não atendimento: perda por falta de capacidade, perda de procura devido à realocização, perda por trânsito dual e perda por legado da asfixia. Como é óbvio, não há perda por trânsito dual para estas soluções unipolares logo que fecha o AHD.</p>	<p>Conceito de “procura não atendida” teórico, relativamente a um ideal de crescimento irrestrito do AHD, com base nas suposições também teóricas de tráfego, devido a 4 causas: perda por falta de capacidade, perda de procura devido à realocização, perda por trânsito dual e perda por legado da asfixia.</p> <p>Procura não atendida deveria ser tão real quanto possível, baseada em pedidos de slots recusados, e sua previsão futura.</p> <p>Sem esta análise técnica o Relatório CTI é uma visão excessivamente teórica (com o risco de inexecutabilidade).</p>	Rever
34	<p>No caso das ligações com o Porto admitiu-se a manutenção de apenas 25% dos voos atuais, que ficam associados à função de alimentação do hub (como sucede, por exemplo, nos voos entre Bruxelas e Paris), enquanto</p>	<p>Vai contra a tendência na EU (que virá provavelmente a tornar-se em diretiva) de banir</p>	Rever

	para o caso das ligações com Madrid – em que o tempo das ligações mais rápidas já decididas não vem abaixo das 5,5 horas – admitiu-se que se manteriam 75% das ligações atuais.	voos entre destinos com ligação ferroviária de duração menor de 2H30.	
35	Os impactos destas reduções em ligações curtas são integralmente transpostos para os voos intercontinentais.	<p>Afirmção com base em quê?          Porque não ligações europeias?          As slots livres têm de ser alocadas aos pedidos das companhias aéreas, de acordo com as regras de assignação.          A CTI faz uma análise que está desconforme com as regras de funcionamento do setor.</p>	



Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
12-13	<p>O Cenário Base inclui as redes e serviços já existentes nos vários modos e as adições correspondentes a investimentos já decididos e com programação financeira, mais um pequeno número de ligações a cada uma das opções para o novo aeroporto, ainda não definidas, mas inevitáveis face à solicitação que essa nova peça do sistema representa.</p> <p>Genericamente, admitiu-se, no Cenário Base, que haveria serviço ferroviário no aeroporto em todas as opções (tal como proposto pela PT3 deste projeto):</p> <p>STR (sobre a Linha do Norte, quadruplicada até Castanheira do Ribatejo), CTA, MTJ e VNO (sobre a Linha do Alentejo, através da consideração de uma linha de passagem no CTA, de um ramal no MTJ, e de uma ripagem no VNO), com 3 serviços/hora em direção a Lisboa e 2 serviços/hora no sentido oposto.</p>	<p>O que diz o Plano Ferroviário Nacional?</p> <p>“Ao longo do Plano, distinguem-se três categorias de maturidade:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Em execução, correspondendo a intervenções já em curso no âmbito do programa de investimentos que está em fase de conclusão até ao final de 2023;</li> <li>• Em projeto, correspondendo aos investimentos inscritos no PNI 2030 e já com ações em curso com vista à sua execução até 2030;</li> <li>• Em planeamento, correspondendo à rede de infraestruturas e serviços que constitui o objetivo final do Plano Ferroviário Nacional;</li> </ul>	<p>Compatibilizar as assunções do Relatório Preliminar com a realidade do Plano Ferroviário Nacional e a capacidade do País para o implementar nos timings assumidos pela CTI</p>

	<p>O Cenário de Expansão contém todas as componentes do Cenário Base mais um conjunto de infraestruturas e serviços já anunciados e largamente consensuais, nomeadamente a rede de Alta Velocidade Ferroviária, com as adaptações apresentadas pela Infraestruturas de Portugal, I.P. para o caso de cada uma das localizações de aeroporto em estudo, e a Terceira Travessia do Tejo (TTT), na sua componente ferroviária, considerada por todas as autoridades de transportes e de planeamento territorial como peça indispensável do sistema de mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa, independentemente da construção ou não do novo aeroporto, e da sua localização.</p>	<p>Não havendo um horizonte temporal específico para a conclusão da implementação do PFN, toma-se 2050 como prazo indicativo”.</p> <p>STR: Linha do Norte, quadruplicada até Castanheira do Ribatejo estava no Ferrovias 2020 e PNI 2030, e está em fase de projeto.</p> <p>Serviço ferroviário ao MTJ não consta de qualquer plano.</p> <p>AV para Sul está no PFN sem horizonte temporal: toma-se 2050 como prazo indicativo.</p> <p>“Anel” de AV Poceirão-CTA-Carregado não está no PFN.</p>	
22	<p>Tabela 1 - Número de freguesias, número de concelhos e área de tecido edificado por classe de distância apartir de cada localização em estudo</p>	<p>Esta tabela demonstra bem o que afirmamos ao longo desta pronúncia: que STR se localiza numa zona populacional e económica muito mais densa que CTA e VNO, que não foi refletido nas zonas de influência pela sua defeituosa definição.</p>	
34	<p>4.1.1.1. REDE RODOVIÁRIA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>No caso de CTA (Campo de Tiro de Alcochete), a proposta base da PT3 contempla a criação de uma nova ligação da A12 à A13 correndo a sul do CTA, com um nó de acesso ao aeroporto a cerca de 1,6 km do terminal, e</li> </ul>	<p>Então e a ligação da EN 4 ao CTA: cerca de 6,5 km; e IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km, constantes no EIA de 2010?</p>	<p>Acrescentar</p>

	adicionalmente uma ligação entre o novo nó do aeroporto com a N118 a poente do CTA		
38	Tabela 8 - Número de concelhos com serviços de CF convencional e de extensão last-mile para o cenário base, apartir de cada localização de aeroporto para o cenário base	Questão: consideraram a cobertura ferroviária assegurada via Linha de Cintura e Linha do Sul até Setúbal, conforme projeto apresentado à CTI?	Esclarecer e acrescentar
38	No caso de STR a evolução do número total de serviços viáveis entre 2036 (51) e 2050 (31) justifica uma menção especial. A causa desta redução tem a ver com o facto de haver um número considerável de trabalhadores do AHD que residem em concelhos a mais de 25 km de STR e com ligação ferroviária direta à estação do aeroporto. Esse número ajuda a viabilizar um conjunto de ligações last-mile em 2036, mas o processo geral de deslocação gradual das residências dos trabalhadores para um raio máximo de 25 km do aeroporto reduz a procura para esses concelhos (mais que o correspondente ao aumento do número de passageiros do transporte aéreo), tornando algumas dessas ligações last-mile inviáveis por não atingirem o limiar de procura para a sustentabilidade económica.	Carece de qualquer lógica. Então são só os trabalhadores que justificam os serviços ferroviários? E os residentes que viajam? E o acréscimo de população entre os polos económicos STR-Lisboa? E os nómadas digitais? Etc.	Rever
41	Tabela 13 - Distâncias rodoviárias médias dos passageiros do transporte aéreo por localização (km, média de todas as opções em que participa, todos os anos)	STR apenas mais 20 Km em média que CTA, e menos 9 Km que VNO. É bom de manter isto em mente em todas as restantes análises do Relatório Preliminar: Tempos de acesso, pegada carbónica, etc.	

47	Tabela 19 - Tráfego rodoviário ligeiro induzido pelo sistema aeroportuário da região de Lisboa na travessia do estuário do Tejo em Lisboa, em veículos ligeiros/dia para o cenário base	<p>Tráfego médio Vasco Gama 2022: 65.638 veíc/dia (Fonte: Pordata)</p> <p>Previsões CTA tráfego adicional:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2036: 25.353 + 5% pesado (conforme parágrafo antecedente) = 26.621 = acréscimo de 41%</li> <li>• 2050: 31.692 + 5% pesado = 33.277 = acréscimo de 51%</li> </ul>	Verificar o real impacto nos congestionamentos da Ponte Vasco da Gama e seus acessos em Lisboa
48	Tabela 20 - Nº de comboios/h para Pax TC pesado em 2036 (cenário base)	<p>Santarém sem ligação ferroviária a Setúbal?</p> <p>É o único que tem, e desde o primeiro dia, via Linha de Cintura / Setúbal.</p> <p>2 comboios por hora em 2036?</p> <p>3 por hora em 2050 e 2074?</p> <p>O projeto de ligação ferroviária apresentado pela Magellan 500 prevê cadências bem maiores. Por favor, considerá-lo.</p>	Rever

### 3.2.2 Contributos relativos ao PT2 – PACARL – Plano de Ampliação da Capacidade Aeroportuária da Região de Lisboa – Avaliação Ambiental Estratégia

Documento: PT2\_Anexo 1 - Análise de Ventos

Comentários gerais:

Comentários / questões veiculadas pelas Flare, consultor internacional da Magellan 500:

Item	Documento	Página	Comentário FLARE
1	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	p.12	<p>Não é feita qualquer referência à localização da estação e às suas condições de certificação.</p> <p>Não é feita qualquer referência à distribuição sazonal ou horária das amostras obtidas em cada estação meteorológica.</p> <p>Isso pode enviesar significativamente o resultado da análise se as amostras em cada local corresponderem a diferentes estações do ano</p>
2	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	p.18	<p>O número de observações na tabela apresentada parece não corresponder ao gráfico apresentado na pág. 15</p> <p>Na p.15 o maior número de observações com intensidade &gt;10 m/s é mostrado na direção 320-340º, enquanto na p.18 mostra que o número de observações ultrapassando os valores-limite corresponde às direções 200-220º</p> <p><b>Os dados utilizados para o cálculo do fator de usabilidade são solicitados para validação.</b></p>

3	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	p.19	<p>O número de observações para Alcochete é ~5 vezes inferior ao das restantes alternativas, limitando assim a sua representatividade quando comparado com as restantes alternativas.</p> <p>690 observações (horárias ou 15 min) para Alcochete num período de 3 anos (2021-2023) correspondem a menos de uma observação por dia (0,63 observações por dia), limitando assim a representatividade da amostragem a condições muito particulares.</p> <p>A análise realizada para o projeto de Santarém pelos patrocinadores do projeto baseado na estação aeroportuária de Tancos para o período 1990-2009 incluem mais de 12.500 amostras</p>
4	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	p.17	<p>É necessária confirmação para garantir que a velocidade do vento (m/s) indicada na Tabela 1 corresponde à componente perpendicular do "vento oblíquo" e não à velocidade do "vento oblíquo" antes de aplicar o cálculo para estimar a velocidade do vento cruzado (velocidade do vento x SIN (orientação das pistas vs ângulo da direção do vento))</p> <p>As observações que se situam fora dos intervalos aceitáveis são aquelas cuja componente perpendicular da velocidade do vento (vento cruzado) é superior aos 10 m/s e não aquelas em que a velocidade do vento é superior a 10 m/s antes do cálculo da componente perpendicular.</p> <p><b>Além disso, são solicitados valores reais com duas casas decimais para a velocidade do vento em cada direção devido à criticidade do limiar de 10,28 m/s.</b></p>
5	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	p.19	<p>Concluir que a usabilidade de uma alternativa com tamanho amostral quase ~5 vezes menor (abaixo de uma observação diária) é comparável ao resto das alternativas levanta dúvidas significativas sobre a robustez da amostra de dados usada para a análise de um componente tão crítico (primordial), como afirmado na p.2 do relatório</p>
6	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	Geral	<p><b>Não é efetuada qualquer avaliação da componente de vento de cauda para as alternativas em análise. Esta componente afigura-se relevante para Vendas Novas e Alcochete a operar na configuração sul e poderá modificar os resultados/conclusões da análise devido aos riscos de segurança derivados para aterragem/descolagem nessas configurações.</b></p> <p><b>Esta consideração poderia também limitar a capacidade das pistas, uma vez que estas configurações podem não ser utilizadas durante períodos em que os componentes de vento de cauda estão acima dos limites máximos aceitáveis estabelecidos pelo fornecedor ATS (geralmente em 5 kts para alteração da configuração das pistas) ou pelo fabricante (geralmente em 10-15 kts), que mostram uma maior frequência de ocorrência em Alcochete na configuração sul.</b></p>

7	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	Geral	<b>A ICAO recomenda que os dados sejam utilizados com um período não inferior a cinco anos e que as observações utilizadas sejam feitas pelo menos oito vezes por dia e espaçadas em intervalos de tempo iguais</b>
8	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	Geral	A OACI afirma que deve ser realizado um estudo sobre a fraca visibilidade e/ou o baixo limite máximo de nuvens. Esta análise não está contemplada nos relatórios de avaliação das pistas.



Comentários específicos:

<b>Pág</b>	<b>Texto do Relatório CTI</b>	<b>Comentário Magellan 500</b>	<b>Medida a adotar pela CTI</b>
22	Tabela 5 - Usabilidade das localizações analisadas	Ver inputs da Flare a propósito do PT2_Anexo 1 - Análise de Ventos.	
44	Quadro 13 - Áreas NAL para cada OE	As áreas de STR não conferem com os valores do projeto Magellan 500.	

**Documento: PT2\_Anexo 3 - Carga Aérea**

Comentários gerais:

Previsão de procura incremental para carga aérea na região de Lisboa.

Não faz correlação com a base económica de cada localização, onde mais uma vez, seguramente a zona de influência não é apenas 30 minutos por rodovia (definição aliás desconforme com a União Europeia - ver Secção inicial), e no caso de Santarém iria beneficiar regiões industrializadas e exportadoras, como por exemplo Leiria / Marinha Grande, que não foi tido em conta.

Ausentes estratégias ou considerações para atração de centros logísticos dos grandes operadores internacionais de carga aérea.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
15	Assim, para efeitos de pré-dimensionamento do futuro aeroporto de Lisboa poderá ser considerado uma estimativa da área de terminal entre os 43 mil e os 145 mil metros quadrados.	Conforme explicado à CTI durante o a visita ao site a 8 março, estão identificadas nas zonas adjacentes ao site áreas adicionais para carga múltiplas vezes maiores que estas necessidades estimadas, em caso de necessidade e de sucesso na atração de um ou mais operadores internacionais de carga aérea.	Acrescentar

Comentários gerais:

Tempos de implementação unilateralmente inflacionados pela CTI para STR

Tempos otimistas, com não-inclusão de diversos aspetos, especialmente para CTA, também para VNO

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
6	OE3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nenhum tempo para o processo do NAL conforme o contrato que concessão, que implica, de acordo com o estudo jurídico deste mesmo relatório preliminar (PT6_Anexo B - Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão), um prazo contratual de até 58 meses? (em vez dos apenas 12 meses previstos para o projeto).</li> </ul>	Rever

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concurso e contratação pública (mais eventuais processos de contestação, etc.) só em 9 meses?</li> <li>• Tempo para desminagem do CTA: onde está? O EIA de 2010 assignava-lhe 18 meses</li> <li>• Expropriações: Herdade do Vale Cobrão e acessos (estão no Montijo) - onde estão?</li> <li>• Único com projeto de execução e AIA+RECAP sobrepostos, supostamente com base na existência do EIA de 2010. Mas a CTI não estudou variações que estão plasmadas em diversas partes do Relatório Preliminar, e que obrigarão a reformular esse EIA mais profundamente?</li> <li>• Tempos encurtados para Projeto e RECAPE, provavelmente assumindo que se aproveita o EIA de 2010 ... mas, mais uma vez, a CTI não modificou esse projeto? E não se considerou que aquele já não está atual em múltiplos aspetos?</li> </ul>	
--	--	---	--

7	OE4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo de concurso redundante: consórcio privado, concurso mais expedito e feito ao longo do processo até às expropriações.</li> <li>• Construção Fase 1: máximo 36 meses, e não 51 (o que foi comunicado formalmente à CTI foi 30 meses).</li> <li>• Tempo máximo total reduz-se, pois, para 69 meses, com abertura em 2030.</li> </ul>	
8	OE5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo de concurso redundante: consórcio privado, concurso mais expedito e feito ao longo do processo até às expropriações.</li> <li>• Construção Fase 1: máximo 36 meses, e não 51 (o que foi comunicado formalmente à CTI foi 30 meses).</li> <li>• Tempo máximo total para abertura inicial (Fase 1) reduz-se, pois, para 69 meses, com abertura em 2030.</li> <li>• Restantes fases até à 3 concluem-se sucessivamente nos 2 anos seguintes, conforme cronograma apresentado à CTI em outubro 2023.</li> </ul>	

9	OE6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nenhum tempo para o processo do NAL conforme o contrato que concessão, que implica, de acordo com o estudo jurídico deste mesmo relatório preliminar (PT6_Anexo B - Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão), um prazo contratual de até 58 meses? (em vez dos apenas 12 meses previstos para o projeto).</li> <li>• Concurso e contratação pública (mais eventuais processos de contestação, etc.) só em 9 meses?</li> <li>• Tempo para desminagem do CTA: onde está? O EIA de 2010 assignava-lhe 18 meses</li> <li>• Expropriações: Herdade do Vale Cobrão e acessos (estão no Montijo) - onde estão?</li> <li>• Único com projeto de execução e AIA+RECAP sobrepostos, supostamente com base na existência do EIA de 2010. Mas a CTI não estudou variações que estão plasmadas em diversas partes do Relatório</li> </ul>	
---	-----	--	--

		<p>Preliminar, e que obrigarão a reformular esse EIA mais profundamente?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempos encurtados para Projeto e RECAPE, provavelmente assumindo que se aproveita o EIA de 2010 ... mas, mais uma vez, a CTI não modificou esse projeto? E não se considerou que aquele já não está atual em múltiplos aspetos?</li> </ul>	
10-11	OE7-8	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nenhum tempo para o processo do NAL conforme o contrato que concessão, que implica, de acordo com o estudo jurídico deste mesmo relatório preliminar (PT6_Anexo B - Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão), um prazo contratual de até 58 meses? (em vez dos apenas 12 meses previstos para o projeto).</li> <li>• Concurso e contratação pública (mais eventuais processos de contestação, etc.) só em 9 meses?</li> </ul>	



**Documento: PT2\_Anexo 5 - CAPEX das Opções Estratégicas**

Comentários específicos:

<b>Pág</b>	<b>Texto do Relatório CTI</b>	<b>Comentário Magellan 500</b>	<b>Medida a adotar pela CTI</b>
5		Capex de STR significativamente sobrestimado	

**Documento: PT2\_Anexo 6 - Cronograma Financeiro**

Comentários específicos:

<b>Pág</b>	<b>Texto do Relatório CTI</b>	<b>Comentário Magellan 500</b>	<b>Medida a adotar pela CTI</b>
1		Capex de STR significativamente sobrestimado	

Comentários específicos:

<b>Pág</b>	<b>Texto do Relatório CTI</b>	<b>Comentário Magellan 500</b>	<b>Medida a adotar pela CTI</b>
1		Capex de STR significativamente sobrestimado	

Comentários gerais:

Fundamentalmente omissos no respeitante à estratégia para infraestruturas a hidrogénio para a futura aviação a hidrogénio, incluindo estabelecimento de parcerias industriais como as que muitos dos grandes aeroportos e operadores mundiais já têm em curso.

**Documento: PT2\_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação**

Comentários gerais:

Comentários / questões veiculadas pelas Flare, consultor internacional da Magellan 500:

Item	Documento	Página	Comentário FLARE
9	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.16	Existe um acordo para a disponibilização parcial do LPR60B de Monte Real com base no RCM 94/2019. Por conseguinte, poderia ser alcançado um acordo semelhante para o projeto de Santarém e estabelecer que a opção não é viável é antecipar que tal acordo não pode ser alcançado, antecipando um resultado para um processo/negociação que ainda não foi iniciado.
10	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.34-41	OE3 pressupõe a cessão/libertação de múltiplas instalações militares que são dadas como certas e asseguradas na análise sem compromisso formal. Consequentemente, esta alternativa é significativamente favorecida pelo pressuposto subjacente de que estas áreas serão disponibilizadas e de que não existe disponibilidade para ajustar o R60B para Santarém (mesmo que tenha sido planeado e aceite para o Montijo).
11	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 90	A nota 2 é atribuída apenas às opções OE4 e OE5, quando para OE1-OE2 também exigiria a modificação da LPR60B
12	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 90	Com base na Nota 6, a capacidade não é estimada para o sistema de pistas como um todo de uma perspetiva técnica e assumindo a Resolução de Conflitos Militares de acordo com as restantes alternativas.

13	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 90	Os dados topográficos de obstáculos naturais e artificiais não são fornecidos para as alternativas, como indicado nas diferentes seções "Obstáculos". No entanto, as conclusões são atribuídas ao OE4 e OE5 apenas nesse item. Em especial, os promotores do projeto realizaram uma análise do OLS para a STR, identificando e propondo soluções através da definição prévia dos procedimentos de voo.
14	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.67	Nesta análise, a cessão das áreas militares é dada como certa na avaliação. No entanto, nas conclusões do "1. Relatório Ambiental", OE4 e OE5 são descartados devido às "condições" do espaço aéreo (p.170).
15	1. Relatório Ambiental	p. 173-174	"Cedência de grande parte" não reflete o impacto/possível integração. No entanto, nas conclusões de "1. Relatório Ambiental", OE4 e OE5 são descartados devido a "condições reais" da solução de espaço aéreo que poderiam ser alcançadas -
16	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.65	A alternativa proposta está dentro de várias instalações militares e espaço aéreo hoje restrito. Este facto parece ser negligenciado na avaliação em "1. Relatório Ambiental", onde são utilizadas "condições reais" do espaço aéreo e critérios de avaliação.
17	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.73	A alternativa proposta situa-se atualmente em várias zonas de espaço aéreo restrito. Este facto parece ser negligenciado na avaliação em "1. Relatório Ambiental", onde são utilizadas as "condições reais" do espaço aéreo e os critérios de avaliação.
18	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 57	A reconfiguração do espaço aéreo é inerente a qualquer opção, uma vez que a atual estrutura do espaço aéreo deve ser ajustada à nova plataforma aeroportuária (opção de aeroporto único).
19	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 57	A base aérea de Monte Real encontra-se a >50km de distância perpendicular aos procedimentos definidos
20	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.45	Em março de 2023, foi assinado um acordo para a transferência da área de espaço aéreo de Sintra e Monte Real para a implementação de um Point Merge System (PMS), mostrando, assim, que a disponibilidade de espaço aéreo em Monte Real poderia ser resolvida.

21	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.50	O procedimento de chegadas mostrado para AHD está na configuração não preferencial tanto para AHD quanto STR que ocorreria em uma minoria de circunstâncias e não é representativa da configuração mais comum para ambos os aeroportos <b>De qualquer modo, não é demonstrada a separação vertical entre procedimentos, não permitindo assim uma avaliação adequada dos potenciais estrangulamentos e/ou implicações</b>
22	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.51	A localização STR parece deslocada e/ou a seta amarela está na direção oposta <b>De qualquer modo, não é demonstrada a separação vertical entre procedimentos, não permitindo assim uma avaliação adequada dos potenciais estrangulamentos e/ou implicações</b>
23	1. Relatório Ambiental	p.174	Cedência de Monte Real: neste momento, o espaço aéreo de Monte Real já permite uma quantidade significativa de procedimentos de chegada de LIS de origem N-E
24	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.69	Chegadas da pista 18 com um Point Merge podem também impor um impacto significativo no espaço aéreo de Monte Real (R60B) e R39A (rotas que chegam mais perto do mar) e não são apresentadas no relatório.
25	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.39	Este procedimento pode não satisfazer o volume significativo de voos provenientes de destinos europeus (>70%) e gerar um estrangulamento na zona oriental do Point Merge
26	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.40	Pode ser providenciada uma separação vertical significativa para esta solução, devido ao facto de os voos com destino à Europa poderem estar a atravessar/cruzar as rotas de chegada concebidas nesta alternativa
27	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.39-p.41	<b>Estes procedimentos são para a configuração não preferencial/provavelmente não utilizável com base na avaliação do vento, qual é a opinião da NAV a este respeito??</b>
28	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.40	Qual seria o impacto deste projeto com a operação de Beja? Se o aeroporto for utilizado como alívio para outro tipo de aviação, este facto também deve ser tido em conta

29	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.77	Comentário semelhante ao do CTA com o fluxo de chegadas europeias
30	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.78	Comentário semelhante ao do CTA no que diz respeito à utilização de Beja



Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
25-26	CTA – OE3 e 6	Puxam pistas Oeste aproximadamente 1.300 metros para Sul.	Ver comentários na Secção 2 sobre a CTI, que a nosso ver deveria ser uma comissão de análise, tomar a propriedade de moldar projetos, e a seguir avaliá-los.

### 3.2.3 Contributos relativos ao PT3 – Acessibilidades Relatório Síntese

Documento: PT3\_Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
10	<p>Estão também representadas (a tracejado verde) isócronas de 30 minutos a partir de cada localização aeroportuária, calculadas ao longo da rede rodoviária, em condições normais de circulação. Para além de referenciar a porção do território acessível em 30 min ou menos a partir de cada localização, estas isócronas constituirão as unidades espaciais de análise local, através das quais serão agregadas as variáveis objeto de medição neste estudo.</p>	<p>Conforme a Secção 2 da presente pronúncia, esta definição de zonas de influência falseia toda a análise do Relatório Preliminar e não faz qualquer sentido.</p> <p>A análise jurídica (PT6) do próprio Relatório Preliminar faz referência à correta zona de influência dos aeroportos dentro da EU:</p> <p>“A zona de influência de um aeroporto, refere-se à “fronteira geográfica de mercado” e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se “normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade”.</p>	<p>Rever o Relatório Preliminar, já que esta definição influi em todo o relatório</p>

12	Figura II.3 - Enquadramento territorial da localização STR.	<p>Isócrona de STR manifestamente subestimada.</p> <p>Para Norte, sobre a A1, a isócrona de 30 minutos de Santarém parece acabar antes da saída para Leiria, a apenas 45 Km. Em teste real esse tempo foi de 23 min.</p> <p>E para Sul em Aveiras, a apenas 37 Km.</p>	Rever e corrigir.
15	Figura II.5 - Enquadramento territorial da localização CTA	<p>Isócrona de CTA manifestamente sobrestimada.</p> <p>A Isócrona de 30 minutos do CTA vai até à Amadora a 55 Km do início do concelho, e atravessando Lisboa, onde as velocidades máxias predominantes são 80 Km/h?</p> <p>Na realidade, se conseguirem fazer em 30 minutos os 43 Km até ao fim da Ponte Vasco da Gama, com o trânsito habitual, já será uma sorte. O próprio relatório PT1 o confirma na pág. 24.</p>	Rever e corrigir
15	Figura II.6 - Enquadramento territorial da localização VNO	<p>Isócrona de VNO manifestamente sobrestimada.</p> <p>A Isócrona de 30 minutos de VNO vai até Almada a 63 Km !!!</p>	Rever e corrigir

		<p>(para mais em autoestrada com trânsito denso na zona próxima de Lisboa)</p> <p>(confirmado no PT5_Anexo 2 - Conectividade aérea e desenvolvimento regional)</p> <p>A CTI está a par do Código de Estrada e das suas velocidades máximas”.</p>	
24	<p>A Figura II.12 mostra estes resultados. A comparação do tamanho das populações residentes até 30 min de cada localização (gráfico da esquerda), revela que a diferença entre população total e população ativa é semelhante em todas as localizações (os ativos são cerca de 50% do total). No entanto, a dimensão das populações residentes no entorno de cada localização, é muito diferente para cada caso. STR destaca-se pelo número (relativamente) pequeno de residentes dentro do raio de 30 min (256k, cerca de metade de VNO, que possui a segunda menor população).</p>	<p>As populações na “zona de influência” estão completamente distorcidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pela pequenez da sua defeituosa definição, que contamina todo o Relatório Preliminar (ver Secção 2 acima)</li> <li>• Pela distorção adicional duma isócrona de STR manifestamente subestimada versus significativas sobrestimações nas isócronas de CTA e VNO acima referidas.</li> </ul>	<p>Rever e corrigir todas as partes afetadas do Relatório Preliminar</p>
45	<p>Figura III.4 - Esquema da rede ferroviária modelada (PTV-VISUM).</p> <p>Relativamente à Rede Ferroviária considerou-se a rede existente e futura já devidamente estabilizada, designadamente os diferentes troços de linha de Alta Velocidade (LAV), incluindo a Terceira Travessia do Tejo (TTT), face à sua importância para as diferentes localizações aeroportuárias em estudo, salientando-se o facto de serem projetos de desígnio nacional.</p>	<p>O troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km incluindo uma 4ª, longa ponte sobre o Tejo na lezíria) não está previsto no do Plano Ferroviário Nacional (apesar do Workshop com a CTI no LNEC 27 setembro mencionado no Relatório Preliminar).</p>	<p>Rever</p>

52	Figura III.12 - Proposta Base para a solução aeroportuária Santarém	Solução Base de acesso rodoviário de STR à A1 é incorreta, chegando a travessar o traçado das pistas. Não leva em linha de conta a via interna rodoviária prevista no projeto conforme documentação submetida à CTI.	Corrigir
55	<p>CTA</p> <p>2.4.1. Acessibilidade Rodoviária</p> <p>A ligação da solução aeroportuária do Campo de Tiro de Alcochete à rede rodoviária envolvente tem por base a A13 a Este e a A12 a Sudoeste.</p> <p>Proposta BASE</p> <p>A proposta base da solução aeroportuária do CTA assenta numa nova infraestrutura rodoviária que liga a A12 à A13 com a implantação de um nó de acesso ao aeroporto, a cerca de 1,6 quilómetros do terminal.</p>	<p>Então e os restantes troços rodoviários previstos nos EIA de 2020?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km;</li> <li>• IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km</li> <li>• Idem M533</li> </ul>	Rever e acrescentar
57	<p>CTA</p> <p>2.4.2. Acessibilidade ferroviária</p> <p>A nível ferroviário a solução não tem acessos adjacentes.</p> <p>Proposta BASE</p> <p>Deste ponto de vista, de Lisboa ao aeroporto do CTA assume-se como imperativo a utilização da linha de Cintura, ponte 25 de Abril e linha do Sul entre as estações do Pragal e do Poceirão.</p>	Foi verificada a disponibilidade de canais na Ponte 25 de Abril e Linha do Sul, já intensamente utilizada por comboios suburbanos?	Rever e corrigir

57	<p>CTA</p> <p>2.4.2. Acessibilidade ferroviária</p> <p>Esta proposta prevê a materialização de um ramal, a construir de raiz e exclusivamente para acesso ao aeroporto (assinalado a azul-escuro, na Figura III.18) que deriva da linha do Alentejo, numa zona onde se encontra prevista a existência de um troço comum com a linha de AV, entre o Pinhal Novo e o Poceirão. O traçado apresentado corresponde ao apresentado nos estudos da RAVE, SA, em julho de 2009, para o Lote 3A1, Solução 1</p> <p>Esta proposta assume-se assim como compatível com as duas redes e o traçado proposto, cuja extensão é de aproximadamente 17 quilómetros</p>	<p>Proposta base do ramal de ferroviário para Alcochete é 19-20 Km conforme as variantes (EIA 2010), e não 17 Km como está escrito</p>	<p>Rever e corrigir</p>
57-58	<p>CTA</p> <p>2.4.2. Acessibilidade ferroviária</p> <p>Proposta VARIANTE</p> <p>A presente proposta utiliza todos os elementos da Proposta BASE, mas preconiza o prolongamento do ramal (assinalado a azul claro, na Figura III.19) de modo a criar um enlace com as linhas de Alta Velocidade e do Norte na zona do Carregado. Esta solução tem como suporte os elementos do PFN e os que foram apresentados pela Infraestruturas de Portugal (Rede Ferroviária Nacional-Articulação com as localizações em estudo para o Novo Aeroporto de Lisboa, Workshop PT3, LNEC 27/09/2023).</p>	<p>O troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km incluindo uma 4ª, longa ponte sobre o Tejo na lezíria) não está previsto no do Plano Ferroviário Nacional (apesar do Workshop com a CTI no LNEC 27 setembro mencionado no Relatório Preliminar).</p>	<p>Rever e corrigir</p>

65	Tabela III.5 - Caracterização geral das ligações ferroviárias a Lisboa-Oriente.	Uma modelação da RAVE, com estudos detalhados, dava para Oriente - CTA: AV: 19-21 min (e não 15). Convencional: 29 min (e não 20).	Rever
----	---	--	-------



**Comentários gerais:**

Todo este relatório peca pela defeituosa definição das zonas de influência dum aeroporto, não conforme com os critérios da Comissão Europeia conforme o próprio Relatório Preliminar (PT6), bem como da deficiente demarcação mesmo das isócronas de 30 minutos consideradas como “zona de influência” (ver Secção 2 acima).

**Comentários específicos:**

<b>Pág</b>	<b>Texto do Relatório CTI</b>	<b>Comentário Magellan 500</b>	<b>Medida a adotar pela CTI</b>
6	Tabela II.1 - Distâncias por estrada (Km e min) e por TC (min) ao centro da cidade de Lisboa e à Estação do Oriente	<p>Porque não consideram o acesso médio calculado no próprio Relatório Preliminar?            (PT1_Anexo 4 - Projeções da procura nos acessos terrestres)</p> <p>Nos tempos das soluções da margem Sul considerou-se o frequente congestionamento da Ponte Vasco da Gama?</p>	Rever e corrigir

		Para mais, quando a Ponte Vasco da Gama tiver de suportar um acréscimo de 40-50% de tráfego por via do aeroporto lá	
6	Tabela II.1 - Distâncias por estrada (Km e min) e por TC (min) ao centro da cidade de Lisboa e à Estação do Oriente	Uma modelação da RAVE, com estudos detalhados sobre o acesso ferroviário, dava para Oriente - CTA: AV: 19-21 min (e não 15) Convencional: 29 min (e não 20)	Rever
8-11	2. PEGADA CARBÓNICA	<p>Na pegada carbónica não se considerou a superior distribuição capilar ferroviária de passageiros, através da Linha de Cintura, do projeto de Santarém, que induzirá uma muito maior utilização deste modo de transporte e melhorará dramaticamente a utilização deste meio.</p> <p>Também não se levou em conta que, sendo STR aproximadamente 70 Km mais a Norte que CTA e VNO, e sendo 75% dos voos provenientes daquela direção, possibilitará significativas reduções acumuladas de tempo de voo e conseqüente pegada carbónica.</p>	Corrigir e completar

11-16	Tabela II.11 – Indicadores finais de Inclusão/Centralidade, às escalas nacional, regional e combinada. E restantes nesta secção	Escala Regional: como calculou os tempos para Santarém? Não está detalhado.	Esclarecer
16	Tabela II.13 – Indicador de impacto económico para as oito OE	STR * CTA *** Com base em quê? Santarém, com bem mais população, já tem atualmente populações significativas (20%) basculantes para Lisboa	Esclarecer
18	Tabela II.13 - Áreas a expropriar em cada localização aeroportuária.	Expropriações de CTA não incluem vias de acesso dedicadas, ao contrário de STR e MTJ	Rever e corrigir
21	Importa reconhecer que, em qualquer caso, a construção de um novo aeroporto numa dada localização implicará necessariamente a revisão dos instrumentos de planeamento em vigor, designadamente os PDM abrangidos. O que os indicadores acima referidos ilustram, é o potencial da situação de partida em que as localizações envolvidas nas opções estratégicas em análise se encontram e que, na verdade, contrastam entre si, refletindo as diferentes características e tecidos socioeconómicos das envolventes.	Existe um acordo dos 4 municípios circundantes do projeto de STR (Santarém, Torres Novas, Alcanena, Golegã) para reformularem os seus PDMs conjuntamente para o projeto.	Incluir
45	Figura III.13 - Graus de Saturação na rede viária considerada para a OE dual AHD+CTA.	Os projetos na Margem Sul, aumentando 40-50% o tráfego na única via rodoviária direta de acesso a Lisboa Ponte Vasco da Gama, já	Rever

		congestionada frequentemente no lado Norte/Lisboa, não tem qualquer visível impacto?	
	<p>4.4.2.1. Estimativa de custos dos acessos ferroviários</p> <p>Os valores de investimento previstos dizem respeito exclusivamente à execução do traçado ferroviário dentro do perímetro aeroportuário, uma vez que se trata da retificação do traçado de uma linha AV já prevista (solução S2, com redução da extensão total). Conforme referido, os mesmos refletem a existência de uma estação enterrada e a existência de troços executados com recurso a uma solução “cut and cover”.</p>	<p>Questionamos a licitude desta afirmação e premissa.</p> <p>O troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km incluindo uma 4ª, longa ponte sobre o Tejo na lezíria) não está previsto no do Plano Ferroviário Nacional (apesar do Workshop com a CTI no LNEC 27 setembro mencionado no Relatório Preliminar).</p> <p>Na realidade, o respetivo custo deveria ser integralmente alocado ao projeto do CTA.</p>	Rever
	Figura III.43 – Cronograma de Trabalhos para as acessibilidades ferroviárias à solução aeroportuária de CTA.	52 meses para construir a Terceira Travessia do Tejo mais 80 Km de linha de AV ???	Rever

### 3.2.4 Contributos relativos ao PT4 – Ambiente – Relatório Síntese

#### Documento: PT4\_Anexo 1 - Condicionalismos nos domínios das dinâmicas sociais

##### Comentários gerais:

Todo este relatório peca pela defeituosa definição das zonas de influência dum aeroporto, não conforme com os critérios da Comissão Europeia conforme o próprio Relatório Preliminar (PT6), bem como da deficiente demarcação mesmo das isócronas de 30 minutos consideradas como “zona de influência” (ver Secção 2 acima).

##### Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
5	Quadro 2.2 – Síntese dos municípios afetos a cada opção estratégica da expansão aeroportuária de Lisboa.	CTA também afeta o concelho de Palmela - freguesia do Poceirão e Marateca, imediatamente a Sul, que também deve ser incluído.	Acrescentar
5	Recursos Hídricos Subterrâneos O contexto hidrogeológico da OE3 considerando o polígono de implantação e a faixa de 3 km, coincide com o Sistema Aquífero Margem Esquerda do Tejo (T3) onde ocupa uma área de 33,7 km <sup>2</sup> e 98,9 km <sup>2</sup> .	Confirma o aquífero sob o perímetro de Alcochete. A análise deveria ser estendida à sua futura cidade aeroportuária adjacente, prevista ter pelo menos 1.371 hectares (PT2).	Complementar

	A área do CTA coincide com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (33,4 km <sup>2</sup> no polígono de implantação e 128,5 km <sup>2</sup> considerando a faixa de 3 km)		
41	<p>Recursos Hídricos Subterrâneos</p> <p>O contexto hidrogeológico da OE3 considerando o polígono de implantação e a faixa de 3 km, coincide com o Sistema Aquífero Margem Esquerda do Tejo (T3) onde ocupa uma área de 33,7 km<sup>2</sup> e 98,9 km<sup>2</sup>.</p> <p>A área do CTA coincide com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (33,4 km<sup>2</sup> no polígono de implantação e 128,5 km<sup>2</sup> considerando a faixa de 3 km)</p>	Confirma o aquífero no perímetro de Alcochete.	
41 e 43	<p>Quadro 2.4 - Variação da área agrícola e da área de território artificializados nos municípios afetos a cada opção estratégica da expansão aeroportuária de Lisboa entre 2010 e 2018</p> <p>Quadro 2.5 - Sobreposição com área de solo agrícola e com área de Reserva Agrícola Nacional (RAN).</p>	<p>Fazem o exercício de medir a área agrícola num perímetro de 3 Km.</p> <p>Porque não o fazem para o montado de sobreiro, sobretudo no CTA maioritariamente inserido em área de floresta.?</p>	Complementar com idêntico quadro para a extensão de montado potencialmente afetado no perímetro circundante
41	Quadro 2.4 - Variação da área agrícola e da área de território artificializados nos municípios afetos a cada opção estratégica da expansão aeroportuária de Lisboa entre 2010 e 2018	O perímetro de 3 Km do CTA afeta também o concelho de Palmela (freguesia do Poceirão e Marateca), imediatamente a Sul.	Acrescentar
50	Quadro 2.10 - Número de perímetros de proteção para captações de águas subterrâneas destinadas ao abastecimento público intersectados nas áreas de implantação das OE (polígonos de implantação e faixas de 3km)	<p>Esta tabela parece estar errada.</p> <p>De acordo com a:</p>	Corrigir

		<p>Figura 2.29 - Perímetros de proteção para captações de águas subterrâneas destinadas ao abastecimento público intersectados pela área de implantação das OE (polígonos de implantação e faixas de 3 km).</p> <p>No perímetro de 3 Km do CTA há 15 captações de água subterrânea, e não 1 como consta no Quadro 2.10.</p>	
69	... enquanto que a OE5 afeta um número de escolas (incluindo universidades)	Que universidades há naquela localização?	Esclarecer e corrigir



Geral:

### 5. 3 FLORESTAS DE SOBREIRO

Atente-se especialmente à conjugação da:

Figura 39 - Sobreposição do polígono com florestas de sobreiro e SAF de sobreiro, CTA

Onde se pode ver que a maior zona de sobreiro é precisamente a Oeste da zona de implantação do aeroporto, e ainda zona do CTA.

Precisamente a mesma zona do CTA onde o Relatório Preliminar menciona em múltiplas instâncias a vantagem de se poder aí construir uma cidade aeroportuária, chegando-se até a quantificá-la (PT2) em 1.371 hectares.

Cruzando com o:

Quadro 21 - Florestas de Sobreiro por polígonos de implantação e faixa de 3km (em hectares)

Quadro 21 - Florestas de Sobreiro por polígonos de implantação e faixa de 3km (em hectares)

OPÇÕES ESTRATÉGICAS	Polígono de Implantação	Faixa de 3km
OE 1 - Dual com AHD principal + Montijo Complementar	0	4
OE 2 - Dual com Montijo Principal + AHD Complementar, com evolução para Montijo substituir integralmente o AHD	0	26
OE 3 - Novo aeroporto no CTAlcochete, que substitua integralmente o AHD	764	3 338
OE 4 - Dual com AHD principal + Santarém Complementar	76	419
OE 5 - Novo aeroporto em Santarém, que substitua integralmente o AHD	76	419
OE 6 - Dual com AHD principal + CTAlcochete Complementar	764	3 338
OE 7 - Novo aeroporto em Vendas Novas, que substitua integralmente o AHD	642	2 262
OE 8 - Dual com AHD principal + Vendas Novas Complementar	642	2 262

Impõe-se quantificar quantos dos 1.371 hectares da cidade aeroportuária se localizarão sobre os 3 338 hectares de sobreiros identificados no perímetro de 3 Km.

## 5. 5 PATRIMÓNIO

Análise excessivamente simplista com base no património classificado ou em vias de classificar, que é uma ínfima parte do património.

Deveria ter sido complementado por uma muito mais detalhada e completa análise dos sítios de interesse arqueológico mapeados pela Direção-Geral do Património Cultural (DGPC), disponível no excelente sistema de informação geográfica ARCGIS acessível online de.

É caso para dizer, para alguma razão o ARCGIS foi criado pela DGPC !

No ARCGIS pode-se constatar que, por exemplo, no perímetro de 3 Km de SRTR há 3-5 destes sítios, enquanto por exemplo no perímetro do CTA há mais de 60, inclusive sítios prováveis de antigas povoações!

A bem da preservação do património, urge completar este estudo algo básico!

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
33	Quadro 7 - Interseção das Acessibilidades com Áreas Classificadas na CTA (em km)	O quadro refere apenas 21-25 Km de rodovia, provavelmente apenas a extensão da A33 entre a A12 e a A13. E então e as restantes ligações rodoviárias necessárias incluídas nos estudos de 2010? - Ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km; - IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km.	Acrescentar e analisar
33	Quadro 9 - Interseção das Acessibilidades com Áreas Classificadas em Santarém (em km)	As propostas rodoviárias estão erradas, erro que já vem do PT3.	Retirar

		O plano diretor interno do aeroporto já comporta estas vias na sua área interna de implantação.	
50	Quadro 13 - Interseção das Acessibilidades com REN em vigor, no Campo de Tiro de Alcochete (em km)	<p>O quadro refere apenas 21-25 Km de rodovia, provavelmente apenas a extensão da A33 entre a A12 e a A13.</p> <p>E então e as restantes ligações rodoviárias necessárias incluídas nos estudos de 2010?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km;</li> <li>- IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km</li> </ul>	Acrescentar e analisar
50	Quadro 15 - Interseção das Acessibilidades com REN em vigor, em Santarém (em km)	<p>As propostas rodoviárias estão erradas, erro que já vem do PT3.</p> <p>O plano diretor interno do aeroporto já comporta estas vias na sua área interna de implantação.</p>	Retirar
59-67	Quadro 21 - Florestas de Sobreiro por polígonos de implantação e faixa de 3km (em hectares)	<p>OE 3 - Novo aeroporto no CTAlcochete, que substitua integralmente o AHD: 3.338 hectares</p> <p>OE 5 - Novo aeroporto em Santarém, que substitua integralmente o AHD: 419 hectares</p>	Quantificar o número de sobreiros potencialmente afetados

107-109	6.4.4. Análise Comparativa	<p>Porque é que a análise comparativa é feita apenas sobre:</p> <p>Quadro 26 - Corredores de movimentos da avifauna por polígonos de implantação, faixa de 3km, cones de aproximação e designados “cones de 1 000 pés” (em hectares)</p> <p>E não também sobre:</p> <p>Quadro 25 - IBAs por polígonos de implantação, faixa de 3km, cones de aproximação e designados “cones de 1 000 pés” (em hectares)</p> <p>É porque STR sai bastante melhor neste quadro?</p>	Esclarecer e rever
119-124	6 QUADROS COMPARATIVOS	Rever os quadros comparativos 28 a 32 com base nos comentários acima relativos a este Anexo	Rever
126	<p>Florestas de sobreiro, sobreposição com polígonos de implantação:</p> <p>Exceto para as “OE1 – Dual com AHD principal + Montijo Complementar” e “OE2 – Dual com Montijo Principal + AHD Complementar, com evolução para Montijo substituir integralmente o AHD”, é comum a todas as restantes OE a sobreposição dos polígonos de implantação com áreas de “floresta de sobreiro” e “SAF de sobreiro”.</p>	Redação inaceitavelmente niveladora que não reflete diferenças abissais entre zonas de montado 10 vezes maiores em CTA do que em STR.	Corrigir para refletir a realidade

Geral:

Uma das grandes questões é onde planeiam a cidade aeroportuária imprescindivelmente adjacente ao aeroporto, estimada em 1.371 hectares? (PT2)

Porque à volta do perímetro de implantação da infraestrutura aeroportuária do CTA impera o montado, ainda em maiores densidades.

**Declaração da ACHAR – Associação dos Agricultores de Charneca, associação que gere o grupo de certificação florestal onde está inserido o CTA (Anexo IV):**

Relativamente ao estudo pedido pela CTI à Biodesign para produzir uma estimativa do número de sobreiros nas áreas de implantação das opções do CTA, Santarém e Vendas Novas, temos o seguinte a referir sobre a metodologia:

1. A metodologia é bastante clara quanto aos pressupostos técnicos e opções assumidas, sendo provável que a sua replicação resulte numa estimativa relativamente próxima;
2. No entanto, há algumas considerações que podem produzir uma estimativa bastante distinta e que é importantes realçar:
  - a. Dado que a densidade é determinada por fotointerpretação, e isso depender da experiência e rigor do técnico, é introduzido erro na estimativa;
  - b. A opção de realizar uma amostragem de 5 parcelas de 20 hectares cada, sendo que 4 são contíguas, não nos parece a mais indicada nem nos pareceu fundamentada no relatório. Consideramos que seria mais representativo fazer uma amostragem sistemática numa grelha regular;

- c. Independentemente da variabilidade introduzida pela operação de fotointerpretação, a técnica é suscetível de erro i) pela contiguidade de copas, não sendo possível determinar o real número de árvores e ii) por existir o risco de não ser possível contabilizar árvores jovens, dependendo da resolução e atualidade da imagem aérea (informação que não é apresentada no relatório), e também por poderem existir debaixo das copas de árvores adultas;
- d. A opção de usar a Carta de Ocupação do Solo de 2018 poderá ser a mais prática, por se tratar de informação oficial. No entanto, consideramos que é daqui que provirá o maior erro na estimativa. De facto, não apenas são liminarmente excluídas todas as áreas que não sejam das classes de Florestas de sobreiro ou Superfícies agroflorestais de sobreiro, como não existe qualquer avaliação sobre a precisão dessa mesma cartografia de ocupação para o local de implantação. Há outras áreas florestais em que o sobreiro está presente como espécie dominada, assim como há áreas que, salvo erro, deveriam ser classificadas como Florestas de sobreiro ou SAF de sobreiro.

Damos dois exemplos:

1. Área de eucalipto atravessada por vale ou linha de água com sobreiros adultos





2. Área de eucalipto cortado (Ortos 2018) com possíveis árvores jovens de sobreiro



3. A análise expedita que fazemos das áreas excluídas permite-nos, por si só, dizer que a estimativa de sobreiros no Campo de Tiro de Alcochete está, com elevado nível de certeza, subestimada.

4. Mesmo que a metodologia seja a mesma para todas as opções estudadas, não nos parece irrelevante o impacto que tem a própria estimativa em termos absolutos. Uma avaliação meramente comparativa não nos parece adequada para avaliar o impacto do eventual corte de sobreiros.

Como nota final, julgamos que, para um assunto desta importância, seria necessário proceder a um trabalho mais exaustivo, em particular partindo de uma fotointerpretação para definir as classes de ocupação do solo e complementar a fotointerpretação com levantamento, ainda que por amostragem, no terreno. Não sido feitas estas ações, somos levados a crer que existe um erro significativo na estimativa apresentada.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
5	2. 1 INFORMAÇÃO DE BASE: Limite da área de estudo – polígono de implantação da OE 3 do CTA, com uma área de 3.371 hectares;	Porque não estenderam ao perímetro à volta, todo com sobreiros, onde forçosamente estará instalada a cidade aeroportuária. Em todos os outros estudos ambientais estenderam pelo menos para os perímetros de 3 Km circundantes.	Rever e recalcular
10	3.3 ESTIMATIVA DO NÚMERO DE SOBREIROS NO POLÍGONO DE IMPLANTAÇÃO DA OE5 DE SANTARÉM: Face aos valores obtidos para a OE 3 do CTA, considera-se seguro estimar uma densidade de 55sobreiros por hectare em áreas classificadas por “florestas de sobreiro”.	Porque utilizam os indicadores de CTA quando os de STR resultam bem menores? Ver: Quadro 2: Densidade de exemplares sobreiros por área de amostragem.	Rever aplicando os resultados de STR

10	Ocorrem também, 134 hectares de “SAF de sobreiro”, para o qual foi calculado uma densidade de 35 sobreiros por hectare. Resulta assim, um valor de cerca de 4.700 sobreiros em SAF, no polígono de implantação.	Do nosso conhecimento detalhado do terreno não reconhecemos esta quantidade de SAF.	Enviar mapa com a localização dos 134 SAF em STR
----	---	---	--

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
36	No caso da OE 4 (AHD +Santarém) o índice de risco normalizado é bastante influenciado pela interseção, na área deSantarém, com fundos de vale sujeitos a inundaçãoda Vala da Rimeira, Rio Alviela e Rio Tejo	Ignoraram a descrição e documentação do projeto, bem como a pronúncia da Magellan 500 de 4 agosto: “Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar.”	Rever
35-36	6.3 VULNERABILIDADES TERRITORIAIS AO PERIGO DE INUNDAÇÃO E DESUBIDA DO NÍVEL DO MAR	Deveria ter sido complementado com risco de enxurradas para os aeroportos em leito de rio (STR, CTA, VNO).	Complementar
38	A opção estratégica dual com Aeroporto Humberto Delgado principal + Santarém complementar(OE 4) é aquela que apresenta maior vulnerabilidade territorial, atestada pelo índice de risco deincêndio rural normalizado mais elevado (Irn = 1,0). Este valor é justificado pelas elevadas fraçõesde território exposto a este perigo num raio de 25 km (essencialmente em Santarém), a que se junta um valor de exposição	No caso do projeto Magellan 500, apesar de o seu perímetro de 3 Km ser seguro, é extremamente penalizado por zonas de incendio remotas que não fazem qualquer sentido:	Estreitar o perímetro dos fogos para impactos realistas

	significativo na faixa de 3 km envolvente à zona de implantação do Aeroporto Humberto Delgado. A exposição aos incêndios rurais num raio de 25 km justifica, igualmente, o índice de risco normalizado relativamente elevado da OE 5 (Irn = 0,69).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonas a Sul do Tejo, separadas pelo rio e por mais de 10 Km de lezíria húmida cultivada.</li> <li>• Zonas a Oeste próximas das Serras de Aire e Candeeiros, com grandes povoações de permeio (Alcanena, Pernes ...) que funcionam como barreiras urbanas de bloqueio aos incêndios.</li> </ul>	
42	h) CTAlcochete: Vulnerabilidade territorial moderada face a qualquer dos 4 perigos considerados.	<p>Não concordamos na área sísmica.</p> <p>Não analisaram o perigo de enxurradas.</p> <p>Projeto mais sujeito a incêndios florestais na zona próxima da implantação (ver PT4 Relatório Técnico Complementar).</p>	Rever
42	i) Santarém: Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de inundação fluvial na zona de implantação e zona contígua. Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de incêndio rural no raio de 25 km.	<p>Nenhum perigo de inundação fluvial, ante o levantamento à cota 40 e acima.</p> <p>Zona próxima do aeroporto com menos perigo de incendio.</p>	Rever

### 3.2.5 Contributos relativos ao PT5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício

Documento: PT5\_Anexo 2 - Conectividade aérea e desenvolvimento regional

Geral:

#### **Definição duplamente defeituosa das zonas de influência dos aeroportos**

Consideramos este relatório profundamente e transversalmente enviesado por dois defeitos na definição das zonas de influência das OEs:

#### **Definição das zonas de influência não conforme com as recomendações da Comissão Europeia para a UE:**

A definição das zonas de influência adotada pela CTI, em nossa leitura nunca justificada, é:

“O território de influência das localizações das várias OE é definido pelo grupo de concelhos em que pelo menos uma parte do seu território está a menos de 30 minutos de distância, isto é, é abrangido pela isócrona de 30 minutos (calculadas ao longo da rede rodoviária – PT3), do local de implantação da OE para o aumento da capacidade aeroportuária.” (Pág. 4).

Esta definição é demasiado limitada e não faz grande sentido pelas razões apontadas na Secção 2.

Quando a recomendação da Comissão Europeia é: “

“A zona de influência de um aeroporto, refere-se à “fronteira geográfica de mercado” e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se “normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade”.

(Comunicação de 2014, n.º 25 da Comissão Europeia). Esta definição é aliás confirmada pela área jurídica da própria CTI no Relatório Preliminar (PT6\_Anexo A - Análise legal do modelo de financiamento face aos regulamentos europeus).

Definição esta que tem sido consistentemente usada pela Magellan 500 nas apresentações do seu projeto.

### Delimitação não equitativa entre as diversas OEs das zonas de influência

Conforme evidenciado na Secção 2.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
8	Figura 1 – Distribuição dos anéis de distância ao Aeroporto Humberto Delgado	Logo numa primeira análise não parece não fazer sentido. Mourão nos anéis de influência, e Condeixa-a-Nova não, que fica 1 Km mais perto, e é todo em autoestrada? Mesmo sendo (erradamente, em nossa opinião) exclusivamente rodoviário, não se vislumbra o impacto dos principais eixos de autoestrada.	Rever, corrigir, e reformular o Relatório



13-20	3. Caracterização económica da Área Metropolitana de Lisboa	<p>Trata o vasto território e população da AML como se fosse um único polo quando na realidade são pelo menos 3 realidades diferentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lisboa concelho: principal polo turístico, 18% da população</li> <li>• Oeste e Norte de Lisboa: 8 concelhos mais populosos com 54%, mais de metade da população da AML incluindo concelhos especialmente relevantes turístico-economicamente: Sintra, Oeiras (mais alto PIB/Capita da AML), Cascais ...</li> <li>• Sul do Tejo: 28% da população</li> </ul> <p>Esta caracterização deveria ter uma análise mais fina por estas sub-regiões, até porque são realidades completamente distintas em termos de acessibilidade às diversas OEs, sendo que no caso das opções a Sul do Tejo, têm por norma de atravessar Lisboa para chegar a uma das pontes.</p>	Acrescentar
23	Figura 4 - Área de Influência CTA	<p>Amadora na área de influência de 30 minutos de CTA? 55 Km atravessando Lisboa?</p> <p>Já tratado na Secção 2 da presente pronúncia.</p> <p>Igualmente, Odivelas, atravessando a cidade?</p>	Rever, corrigir, e reformular o Relatório

		E Azambuja, cujo início do concelho está a cerca de 60 Km, os carros sairão do CTA logo a 120 Km/h?	
25	Figura 6 - Área de Influência - STR	Já tratado na Secção 2. Um exemplo adicional: o território do concelho de Vila Franca de Xira, não incluído, começa a seguir ao nó do Carregado, a 52 Km do Magellan 500 via troço sistematicamente des congestionado da autoestrada A1, facilmente alcançável em menos de 30 minutos.	Rever, corrigir, e reformular o Relatório
27	Figura 8 - Área de Influência – VNO	Ver Secção 2 da presente pronúncia.	Rever, corrigir, e reformular o Relatório
43-45	6. Impactos macroeconómicos: uma abordagem qualitativa	Análise toda ela enviesada pela defeituosa definição e cálculo das zonas de influência dos aeroportos.	Rever, corrigir, e reformular o Relatório

Geral:

Porque não usaram os extensos e detalhados estudos de referência sobre os impactos económicos dos aeroportos na Europa (por ex. Entrevistas 2015, que inclui Portugal).

Análise toda baseada em “Cálculos Próprios” cuja base ou racional não se vislumbra, bem como os resultados.

Análise excessivamente baseada em divisões administrativas artificiais. Não faz sentido considerar STR como “Alentejo”. STR está fora da AML, mas está na CCDDR LVT, é a Norte de Lisboa e do Tejo, e funciona já hoje como uma extensão da urbe de Lisboa, com 20% da população móvel a trabalhar diariamente em Lisboa

Comentários específicos:

<b>Pág</b>	<b>Texto do Relatório CTI</b>	<b>Comentário Magellan 500</b>	<b>Medida a adotar pela CTI</b>
10-13	Tabela 1. Impactos totais de cada uma das OE (106€) na economia nacional associado ao investimento não-aeroportuário	Como é que é possível as versões duais terem impactos 20-30 vezes menores que as únicas.	Explicar racional dos “Cálculos próprios”

	<p>Tabela 2. Impactos diretos e indiretos de cada uma das OE (106 €) na economia nacional associado ao investimento não-aeroportuário*</p> <p>Tabela 3. Impactos induzidos de cada uma das OE (106 €) na economia nacional associado ao investimento não-aeroportuário*</p> <p>Tabela 4. Impactos de cada uma das OE (106 €) em termos de IVA, Impostos e Subsídios sobre os produtos*</p>	<p>E Santarém sistematicamente 2 vezes menores que os seus congéneres?</p>	
<p>12-14</p> <p>17-19</p>	<p>1.3. Impactos regionais do investimento em infraestruturas não aeroportuárias</p> <p>2.3. Impactos regionais do investimento em infraestruturas aeroportuárias</p>	<p>Análise excessivamente baseada em divisões administrativas artificiais.</p> <p>Não faz qualquer sentido considerar STR como “Alentejo”.</p> <p>STR está fora da AML, mas está na CCDR LVT, é a Norte de Lisboa e do Tejo, e funciona já hoje como uma extensão da urbe de Lisboa, com 20% da população móvel a trabalhar diariamente em Lisboa.</p>	<p>Rever</p>

Geral:

Já que estamos no campo das hipóteses, porque não fizeram um estudo alternativo do valor económico dum cenário de downsizing do AHD?

Geral:

Toda esta análise peca por ser um exercício excessivamente teórico.

Dentro da concessão será resultado duma negociação com o concessionário. O precedente é o acordo anterior para a Portela + Montijo, que resultou em contrapartidas consignadas no Mou assinado em janeiro de 2019

Fora da concessão, é o plano de negócio dum consórcio privado.

Não faz sentido desenvolver e analisar VALs fictícios porque por um lado existe um aeroporto concessionado e um contrato de concessão, e porque esses VALs por regra não coincidirão com os dos promotores-investidores.

A não ser que o Estado concedente fizesse o resgate da concessão e a pusesse de novo a concurso, mas tratar-se-ia dum gasto e dum risco provavelmente inaceitável para qualquer governo

A análise financeira deveria incluir o tipo de financiamento previsto para cada projeto, nomeadamente financiamento público, aumento das taxas aeroportuárias, etc.

O Capex de CTA e VNO consideram?

- Custos das infraestruturas de acesso dedicadas

- Custos antecipação as grandes infraestruturas de acesso que doutra forma poderiam ser feitas no "tempo do País" até 2050, na sequência da AV Lisboa-Porto, conforme definido no PFN?

Porque estes custos estão incluídos quer para MTJ que para STR

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
46	Tabela C.1.: Cronograma de investimento Tabela E.3.: Fluxos de caixa da opção STR	Os valores de Capex para STR estão grosseiramente sobrestimados Falseiam completamente o VAL, que seria facilmente o melhor se não inventassem valores inflacionados	



Geral:

Este estudo não contempla que o quadro regulatório para as tarifas de STR poderá não ser o mesmo que para o AHD, sendo fora da concessão.

O estudo tampouco contempla o aumento integral de taxas aeroportuárias no AHD até 2024.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
9	Tabela 2 – Performance histórica da ANA S.A.	Sendo uma análise de todo o contrato de concessão, porque construíram a Tabela 2 com os resultados da ANA S.A. e não de todo o Grupo ANA?	Rever
40-41	Caso o aeroporto se localize fora do raio de 75 Km não se entende que haja incumprimento do Estado e, como tal, não haverá direito a reequilíbrio financeiro da Concessionária, tampouco resolução do contrato. Nesse cenário, apenas a necessidade de uma operação complementar integrada entre os dois aeroportos levaria, porventura, a Modificações do	“necessidade de uma operação complementar integrada entre os dois aeroportos”	Rever

	Concedente ao Contrato de Concessão passíveis de gerar o direito da Concessionária à reposição do equilíbrio financeiro com fundamento na alteração da operação do AHD.	Não necessária se os dois aeroportos forem tecnicamente compatíveis e puderem operar independentemente	
--	---	--	--

Geral:

Página 61:

“Um outro aspeto importante, já referido, é que, na análise realizada, estão incluídos os benefícios da redução de tempos de viagem no cenário de Expansão, isto é, com a concretização de investimentos estruturantes ao nível da Alta Velocidade e TTT, mas não estão a ser considerados os impactes associados, sejam ao nível de CAPEX, OPEX ou impactes ambientais.”

Porque não fizeram uma análise de sensibilidade relativamente aos tempos reais nos planos nacionais de infraestruturas ferroviárias e rodoviárias, seus muito prováveis atrasos, ou simplesmente não virem a ser feitas, estas infraestruturas?

E todo o estudo não levou em conta um conjunto de infraestruturas de acesso dedicadas, ignorando-as ou “desorçamentando-as”.

Comentários específicos:

<b>Pág</b>	<b>Texto do Relatório CTI</b>	<b>Comentário Magellan 500</b>	<b>Medida a adotar pela CTI</b>
------------	-------------------------------	--------------------------------	---------------------------------

41	b) Emissões e poluição atmosférica (VAL@5%; M€)	Levaram em linha de conta, estando 77 Km mais a Norte, e vindo 75% dos voos do Norte as reduções de emissões referentes a esse tempo de voo?	Rever a pegada e emissões no Relatório Preliminar
44	b) Poluição atmosférica (VAL@5%; M€)		
55	Por questões de segurança, a construção do aeroporto em Vendas Novas obrigará à desativação da base militar do CTA-Alcochete. Os valores indicados para compensações devidas à Força Aérea Portuguesa (FAP) são de 130 M€ no caso do MTJ e 372 M€ no caso do CTA (ANA/Vinci, 2023).	Não se trata apenas das compensações à FAP. O valor destes solos deverá ser contabilizado como ajudas de Estados a esses projetos.	Acrescentar à análise

### 3.2.6 Contributos relativos ao PT6 – Análise jurídica – Relatório Síntese

Os principais contributos jurídicos já foram acima assinalados.

O Relatório PT 6 é, em síntese, uma compilação do que resulta dos pareceres solicitados pela CTI a diversos consultores. Relativamente a cada um desses pareceres importa dar nota do seguinte:

Parecer A	O parecer A promove uma análise descritiva da regulação jurídica, mas não analisa (e o Relatório Preliminar também não) matérias essenciais à análise das Opções, em concreto no que se refere à disponibilização dos terrenos do CTA e do Aeroporto do Montijo como “ajudas de Estado”; (ii) à vantagem para o Estado Português em matéria de “ajudas de Estado” decorrente o facto de STR não implicar qualquer financiamento público.	Rever e completar o Parecer
Parecer B	O parecer B contém incorreções jurídicas e está incompleto. Por um lado, sempre que se refere à Opção 4 (AHD+STR) refere que tal implica a Modificação do Contrato de Concessão, o que	Rever e completar o Parecer

	<p>não é juridicamente certo, porque nesta Opção, STR não implica tal Modificação, como acima já se mencionou. Por outro, dá como assente que a ANA ainda é titular do direito ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL, não promovendo a análise das demais situações jurídicas que, a este respeito e face à matéria de facto existente, se impõe, conduzindo o Estado Português a tomar decisões ilegais. Acresce que a alocação/identificação dos riscos das soluções analisadas pelo Parecer B relativamente a STR estão incorretas e prejudicam a análise das Opções que o integram.</p>	
<p>Parecer C</p>	<p>Este parecer promove uma análise generalista que, em bom rigor, não identifica em concreto os riscos regulatórios, designadamente a nível ambiental, de cada uma das Opções. No que se refere à Proteção do Montado, o Parecer coloca em pé de igualdade STR, CTA e VNO, não tratando a situação do CTA como possível crime ambiental e limitando-se a descrever o regime contraordenacional.</p>	<p>Rever e completar o Parecer</p>

Parecer D	Este parecer promove uma análise generalista que, em bom rigor, não identifica em concreto os riscos regulatórios, designadamente a nível ambiental, de cada uma das Opções.	Rever e completar o parecer.
-----------	--	------------------------------

**Outros elementos a considerar pela CTI**

Para efeitos de análise pela CTI em sede de revisão da pronúncia do Relatório Preliminar, junta-se ainda, como Anexo V, a apresentação divulgada na conferência de imprensa promovida pela Magellan 500 no dia 25 de janeiro de 2024.

A Magellan 500 requer à CTI que tenha em consideração todos os aspetos e todos os contributos que integram a presente pronúncia e os respetivos Anexos e que reveja o teor do Relatório Preliminar em conformidade, sob pena de vir a emitir um Relatório Final com fundamentação errada, omissa ou deficiente, tanto no plano dos factos como no plano jurídico.

A Magellan 500 permanece à inteira disposição da CTI para prestar qualquer informação ou colaboração que a mesma tenha por conveniente ou necessária.

Com os melhores cumprimentos,

Pela Magellan 500



Carlos Brazão



# ANEXO I

Avaliação comparativa de acessibilidades terrestres  
a duas localizações aeroportuárias alternativas  
FUNDEC – IST / VTM

## MAGELLAN 500 AIRPORT

Avaliação comparativa de acessibilidades terrestres a duas localizações aeroportuárias alternativas

Análise Crítica ao Relatório Preliminar da CTI  
Nota Técnica

Janeiro 2024

PROJETO 071/2023



Este documento foi produzido para ser impresso em frente e verso,  
e assim reduzir o seu impacte no consumo de recursos do planeta.

## **CONFIDENCIALIDADE**

*Este documento foi preparado pela Fundec e pela VTM na sua qualidade de consultores do MAGELLAN 500 AIRPORT (adiante o Cliente), em conformidade com os termos e condições do contrato assinado entre as partes acordadas entre elas. Tais termos e condições devem ser tidos em conta ao considerar e/ou basear-se neste documento. Nenhuma parte deste documento pode ser copiada ou reproduzida por qualquer meio sem autorização prévia por escrito da Fundec e VTM.*

*Qualquer conselho, opinião ou recomendação contida neste documento (a) deve ser lida e considerada exclusivamente no contexto do documento como um todo, (b) não se destina, de forma alguma, a incluir qualquer conselho ou opinião jurídica, (c) baseia-se em informações disponibilizadas à Fundec e à VTM e em práticas profissionais de consultoria atuais e normais à data da preparação deste documento. Deve ser notado e declarado expressamente que não foi feita qualquer verificação independente de nenhum dos documentos ou informações que nos foram fornecidos ou obtidos por nós em apoio das nossas opiniões. A Fundec e a VTM não aceitam qualquer responsabilidade pela utilização deste documento, exceto para os fins para os quais foi originalmente preparado e entregue.*

*Este documento foi preparado para uso exclusivo do Cliente e a menos que a Fundec e a VTM concordem em contrário por escrito, nenhuma outra parte pode utilizar, confiar ou utilizar o conteúdo deste documento. Se o Cliente desejar partilhar este documento com um terceiro, a Fundec e a VTM podem, a seu critério, concordar com tal partilha desde que (a) seja obtido um acordo escrito da Fundec e da VTM antes da partilha, (b) após a partilha do documento com um terceiro, esse terceiro não adquira quaisquer direitos, contratuais ou outros, contra a Fundec e a VTM e, portanto, não assume qualquer dever, responsabilidade ou obrigação perante tal terceiro e (c) a Fundec e a VTM não serão responsáveis por qualquer perda ou dano incorrido pelo Cliente ou por qualquer conflito de interesses da Fundec e da VTM decorrente da divulgação deste documento pelo Cliente a tal terceiro.*

*Finalmente, solicitar que, caso tenha recebido este documento por engano, destrua todas as cópias do mesmo na sua posse ou sob o seu controlo e notifique a Fundec ou a VTM.*



## ÍNDICE

1	Enquadramento.....	4
2	Estrutura dos documentos publicados pela CTI .....	5
3	Temas críticos de análise.....	6
3.1	Critérios e indicadores do FCD2: Acessibilidades e Território.....	6
3.2	Relatórios Técnicos Complementares .....	10
3.2.1	RTC1: Procura.....	10
3.2.2	RTC3: Acessibilidades e Território.....	12
3.3	Inconsistências identificadas nos documentos da CTI .....	18
4	Síntese das Observações e Recomendações Críticas .....	20
5	Considerações Finais .....	22



## 1 ENQUADRAMENTO

O Projeto *Magellan 500* é uma iniciativa de um grupo de investidores privados que propõe a construção de um novo aeroporto a norte de Santarém, concebido para funcionar quer como complemento, quer como alternativa ao Aeroporto Humberto Delgado (AHD). Atualmente, o projeto está sob avaliação pela Comissão Técnica Independente (CTI), um órgão nomeado pelo Governo para determinar a localização, ou combinação de localizações, que permitirá aumentar a atual capacidade e melhorar os níveis de serviço do AHD. Esta Comissão, composta por especialistas nas áreas de urbanismo, transportes, meio ambiente, económica, finanças e legal, analisa a possível combinação de localizações com AHD e eventuais assunções de solução única considerando Montijo (MTJ), Alcochete (CTA), Vendas Novas (VNO) e Santarém (STR) para o futuro aeroporto.

Com a divulgação do “Relatório Ambiental Preliminar” (RAP) pela CTI em 05 de dezembro de 2023, acompanhado por seis “Relatórios Técnicos Complementares” (RTC), deu-se início à fase de Consulta Pública, que se estenderá até ao dia 26 de janeiro de 2024, para a recolha de pareceres e comentários. A presente nota técnica, resultado da colaboração entre a FUNDEC e a VTM, integra uma análise detalhada dos elementos apresentados no RAP e nos relatórios associados. Com particular ênfase nas implicações do Fator Crítico de Decisão de Acessibilidade e Território (“FCD2”), este documento tem por objetivo contribuir com perspetivas técnicas independentes, devidamente fundamentadas, proporcionando uma avaliação detalhada e comparativa com a da Comissão Técnica, desta componente crucial do processo de escolha da localização do futuro aeroporto

O objetivo da análise centra-se nos critérios, metodologias e pressupostos subjacentes, identificando possibilidades de ajuste aos critérios de avaliação, de modo a contribuir para um processo decisório mais completo e com mais ângulos de avaliação, essencial, na visão que se pretende projetar, para aumentar o grau de suporte sobre a solução mais adequada para o futuro aeroporto de Lisboa.



## 2 ESTRUTURA DOS DOCUMENTOS PUBLICADOS PELA CTI

O documento central de avaliação das opções de localização do futuro novo aeroporto é o designado “Relatório Ambiental”, que é acompanhado por dois documentos de síntese essenciais: o “Sumário Executivo” e o “Resumo Não Técnico”. Este último serviu de base para a apresentação pública realizada na mesma data de divulgação do documento, na “3ª Conferência da CTI”.

O relatório é suportado por seis Relatórios Técnicos Complementares (RTC), que incidem sobre as seguintes áreas fundamentais:

- **RTC1:** Procura
- **RTC2:** Planeamento Aeroportuário
- **RTC3:** Acessibilidades e Território
- **RTC4:** Ambiente
- **RTC5:** Estudos económico e financeiros
- **RTC6:** Área jurídica

Estes RTC foram elaborados com base em anexos técnicos desenvolvidos por empresas especializadas, contratadas especificamente para determinar os indicadores que compõe os cinco Fatores Críticos de Decisão (“FCD”) definidos:

- **FCD1:** Segurança Aeronáutica
- **FCD2:** Acessibilidades e Território
- **FCD3:** Saúde humana e viabilidade ambiental
- **FCD4:** Conectividade e desenvolvimento económico
- **FCD5:** Investimento público e modelo de financiamento

A preparação da presente Nota Técnica, focou-se na análise dos RTC1 (Procura) e RTC3 (Acessibilidades e Território), dada a relevância dos seus dados para a fundamentação do FCD2. Destaca-se que o comentário à maior parte dos indicadores de FCD2 tratados, foi elaborada com base no RTC3 mas tendo este relatório considerado muitas indicações e dados provenientes do RTC1 para fundamentar aqueles indicadores.

### 3 TEMAS CRÍTICOS DE ANÁLISE

Os capítulos seguintes proporcionam uma análise fundamentada, com a informação divulgada e com contribuições próprias, dos principais temas críticos associados ao FCD2: Acessibilidade e Território.

#### 3.1 CRITÉRIOS E INDICADORES DO FCD2: ACESSIBILIDADES E TERRITÓRIO

Os critérios, assim como os respetivos indicadores, foram apresentados no relatório da Fase 2. Observa-se que, apesar da inclusão destes indicadores no relatório, frequentemente a sua formulação e o método de conversão dos seus valores em notas associadas aos critérios não são claramente definidos. De facto, verifica-se ainda que na Fase 3, o detalhe feito para o cálculo dos indicadores não é acompanhado pela definição clara das suas escalas e da forma como o método de transformação dos indicadores em critérios. **Considera-se que a apresentação clara dos processos aumentaria a legibilidade e a compreensão das inferências efetuadas.**

O Quadro 1 apresenta os oito critérios que integram o FCD2 (Acessibilidades e Território), bem como os indicadores associados a cada critério.

Critério	Indicador
Acessibilidade Rodoviária	AT1: Extensões e custos das ligações rodoviárias a construir
	AT2: Indicador de viabilidade (função do grau de saturação)
Acessibilidade Ferroviária	AT3: Extensões e custos das ligações ferroviárias CV a construir
	AT4: Extensões e custos das ligações ferroviárias AV a construir
	AT5: Indicador de viabilidade CV
	AT6: Indicador de viabilidade AV
Acessibilidade fluvial	AT7: Acessibilidade fluvial
Redundância	AT8: Redundância (número de modos de transporte – CV <> AV)
Proximidade	AT9: Distância ao centro de Lisboa
	AT10: Tempo de viagem TI
	AT11: Tempo de viagem futuro TP
Pegada CO2	AT12: Pegada CO2 (considera distribuição espacial e repartição modal)
Coesão Territorial	AT13: Indicador de centralidade e inclusão territorial às escalas regional e nacional
	AT14: Indicador do impacto económico territorial do funcionamento do aeroporto
Desenvolvimento Urbano	AT15: Área total das expropriações necessárias às instalações aeroportuárias (ha)
	AT16: Área total disponível em PDM para instalação de atividades de apoio (ha)
	AT17: Compatibilidade com usos e atividades económicas locais (solo disponível, ha)
	AT18: População em idade ativa residente na envolvente alargada do aeroporto

Quadro 1 – Critérios e indicadores do FCD2

Durante a apresentação pública realizada pela CTI, os resultados foram exibidos com recurso a gráficos com escaladas variando entre “piores” e “melhores” para cada critério. Na análise do RAP, constatou-se que, para cada indicador, existe uma tabela que atribui uma classificação qualitativa de 1 a 4. Especificamente no âmbito do FCD2, esta classificação resulta de uma escala de cores estabelecida no RTC3, fundamentada em valores numéricos para cada indicador. A Figura 1 apresenta o processo metodológico utilizado pela CTI na apresentação dos resultados do FCD2.



Figura 1 – Origem da informação utilizada nos gráficos do “resumo não técnico” do FCD2

Fonte: CTI – Resumo Não Técnico | RAP | RTC3

Verifica-se que a metodologia para definir a escala de cores dos indicadores não é explicitamente apresentada, o que impede a melhor compreensão da pontuação dos critérios com base nos valores disponíveis. **Aqui, como já se**

sublinhou, têm-se um exemplo em que a falta de clareza dificulta a interpretação e validação independente dos resultados. Apresenta-se, em seguida (Figura 2), uma análise exemplificativa dos indicadores relativos ao critério “Acessibilidade Rodoviária”.

Critérios de Avaliação	Indicadores	Unidades	OE1	OE4	OE6	OE8	OE2	OE5	OE3	OE7
			AHD+MTJ	AHD+STR	AHD+CTA	AHD+VNO	MTJ	STR	CTA	VNO
Acessibilidade Rodoviária	AT1*	[km]	3,2 32,5	2,5 16,5	26,8 120	11,7 57	3,2 37	2,5 15,5	26,8 140	11,7 49
	AT2	[ ]	0,21	0,24	0,24	0,26	0,17	0,25	0,25	0,28

Figura 2 – Indicadores do critério “Acessibilidade Rodoviária”

Fonte: CTI – RTC3

O indicador AT1 (Figura 2) diz respeito ao número de quilómetros rodoviários a serem construídos (a preto) e ao respetivo custo estimado em milhões de Euros (a vermelho). Nota-se a ausência de células com cor vermelha neste indicador, resultando em notas que variam entre 2 (amarelo) e 4 (azul). **Por exemplo, uma maior clareza na utilização desta escala, seria a dada pela implementação de uma metodologia transparente como a “MinMax” para as localizações em estudo, o que permitiria ter uma apreciação mais fundamentada e que ajudasse a melhorar a compreensão da posição relativa das localizações.**

Também o indicador AT2 (Figura 2), o qual avalia a “Viabilidade Rodoviária”, limita-se à utilização de apenas duas cores. **Da mesma forma, aplica-se o comentário a “bold” feito no parágrafo anterior.**

Adicionalmente, a conversão das notas nos gráficos de “pior” a “melhor” utilizados na apresentação pública indiciam a aplicação de ponderações que não estão explicitadas nos documentos disponibilizados e/ou uma distorção na representação gráfica (*lie factor* de Tufte<sup>1</sup>). **Uma vez mais, e de forma idêntica ao comentário anterior, era necessário uma maior clareza sobre a metodologia e pressupostos considerados na conversão dos indicadores nas pontuações de cada critério.**

A título ilustrativo, na análise do critério “Acessibilidade Ferroviária” (Figura 3), verifica-se que a soma das notas dos indicadores resulta em extensões das barras dos gráficos referidos que não correspondem proporcionalmente aos dados apresentados no “Resumo Não Técnico” da CTI. Destaca-se, como exemplo, que a opção Montijo (OE2, MTJ) deveria ter uma pontuação inferior à opção Santarém (OE5, STR), apesar da representação gráfica sugerir o contrário.

<sup>1</sup> Tufte, E. R. (2001). *The visual display of quantitative information* (Vol. 2, p. 9). Cheshire, CT: Graphics press.

Critérios de Avaliação	Indicadores	OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8
		AHD+MTJ	MTJ	CTA	AHD+STR	STR	AHD+CTA	VNO	AHD+VNO
Acessibilidade Ferroviária	AT3	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲
	AT4	▲▲	▲▲	▲▲▲▲	▲	▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲
	AT5	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲	▲▲▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲
	AT6	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲

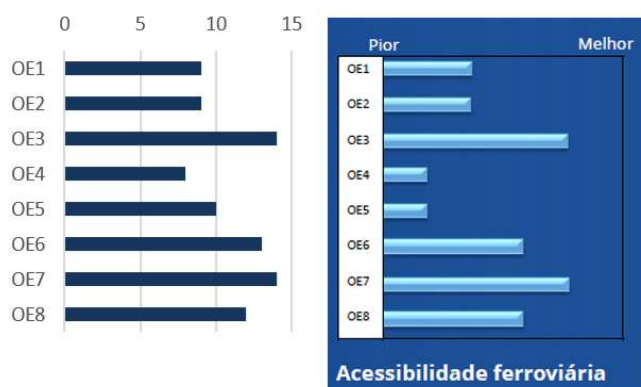


Figura 3 – Indicadores do critério “Acessibilidade Ferroviária” no RTC3 e RAP

Fonte: CTI - RAP | RTC3

Finalmente, é importante realçar a importância de estabelecer um método verificável para a definição dos pesos dos critérios. Na redação atual dos documentos da CTI, verifica-se uma disparidade na atribuição de importância entre diferentes critérios, como é o caso da “Acessibilidade Fluvial” em comparação com a “Pegada Carbónica”, que se presume idêntica quando, na realidade, não o deveria ser. Paralelamente, observam-se sobreposições entre vários dos indicadores considerados, como “Distância do centro de Lisboa” (AT9), “Tempo de viagem em Transporte Individual” (AT10) e “Pegada CO<sub>2</sub>” (AT12). **Estas situações evidenciam a necessidade dum procedimento mais sistematizado e claro na ponderação dos critérios e duma metodologia explícita para gerir estas sobreposições entre indicadores, garantindo uma avaliação mais compreensível do ponto de vista da fundamentação.**

É-se de opinião que a CTI possa apresentar de forma clara e detalhada os pesos atribuídos a cada critério e indicador, conferindo uma maior compreensão ao processo de avaliação que descreverão no relatório final. Para isto recomenda-se uma revisão criteriosa das sobreposições existentes entre indicadores que traduzem uma influência semelhante, ou que derivam diretamente de outros. Tal revisão permitiria fazer desaparecer a incidência de dupla contabilização destes fatores, assegurando assim uma análise mais precisa e inequívoca, essencial para sustentar conclusões o mais fundamentadas possível.

## 3.2 RELATÓRIOS TÉCNICOS COMPLEMENTARES

### 3.2.1 RTC1: PROCURA

O primeiro Relatório Técnico Complementar (RTC1) refere-se à estimativa da procura aeroportuária para as distintas localizações em estudo e fornece dados fundamentais para avaliar o impacto nas acessibilidades terrestres. Este documento inclui o desenvolvimento do modelo de geração e distribuição de viagens, do modelo de repartição modal e do modelo de crescimento da procura por acessibilidades terrestres.

No modelo de geração e distribuição de viagens, um dos parâmetros críticos diz respeito ao tempo de acesso entre os municípios e a localização do aeroporto. Pese embora a formulação do modelo seja descrita, observa-se a falta de informação sobre os dados utilizados na sua calibração, indicadores de ajuste do modelo e os parâmetros finais obtidos. **Sem a disponibilização de forma explícita desta informação não é possível uma apreciação crítica e fundamentada dos resultados apresentados.**

Uma vez que a localização do aeroporto constitui um fator determinante na geração e distribuição de viagens entre as distintas opções de localização aeroportuária, verifica-se do estudo da CTI um impacto significativo no fluxo de passageiros nos diversos municípios. Ilustrativamente, a Figura 4 apresenta o fluxo diário de passageiros gerados entre as diferentes localizações e o Município de Lisboa para o ano de 2036. Observa-se que a localização Montijo (MTJ) gera o fluxo máximo, estimado em cerca de 46.000 passageiros diários, em consequência da sua proximidade. Em contraste, a opção Santarém (STR) evidencia um fluxo aproximado de 29.000 passageiros por dia, representando uma diminuição de cerca de 37%.

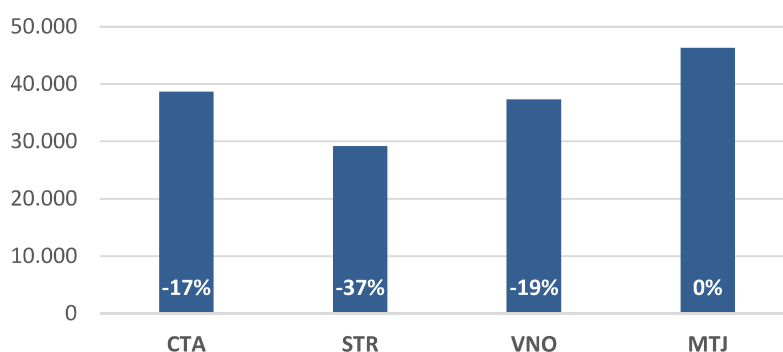


Figura 4 – Fluxo diário de passageiros de/para o Município de Lisboa [2036]

Fonte: CTI – RTC1 – Anexo 4 | Arquivo Anexo1\_Proc\_Acess\_Terr\_Entregavel4.xlsx

O pressuposto de que um acréscimo na distância ao aeroporto conduza a uma redução tão substancial no número de viagens entre o aeroporto e o Município de Lisboa não se afigura plausível. Não tem sido relatado na literatura da especialidade que os passageiros, quer residentes quer turistas, modifiquem de forma tão significativa o uso do aeroporto ou das suas deslocações para Lisboa meramente devido a um aumento no tempo de acesso. **Neste sentido, considera-se ser mais claro um cenário que admita uma matriz de viagens única, baseada na localização atual do AHD e em relação às distintas localizações em estudo. Esta metodologia permitiria uma avaliação mais consistente entre as distintas alternativas.**

Finalmente, a repartição modal das acessibilidades terrestres é efetuada através de um modelo de escolha discreta, fundamentado numa formulação *logit*. Este modelo tem como objetivo calcular a distribuição modal entre cada município e as diversas localizações aeroportuárias propostas, considerando atributos como o tempo de percurso e o custo da viagem em diferentes modos de transporte. **Contudo, o relatório da CTI evidencia limitações com significado no modelo, nomeadamente a não inclusão explícita dos períodos de congestionamento nas suas previsões.** Esta omissão revela-se particularmente relevante, dada a importância da Área Metropolitana de Lisboa (AML) no contexto do novo aeroporto. Adicionalmente, o documento refere que, citando, “Face à impossibilidade de realização de inquéritos para este estudo, foram adotados no modelo os coeficientes calibrados pela TIS em sucessivos estudos que tiveram realização de inquéritos.”, ou seja, que o modelo considerado se fundamenta em estudos realizados cujos pormenores específicos não são divulgados, introduzindo uma incerteza com significado sobre a sua adequabilidade.

Da mesma forma que ocorre com o modelo de geração e distribuição de viagens, o processo de calibração, os indicadores de ajuste e os parâmetros resultantes do modelo de escolha discreta não estão detalhados no relatório, impedindo uma apreciação à validade técnica do modelo. **Para uma fundamentação robusta é necessário que também a informação indicada seja descrita e pública, permitindo uma análise mais aprofundada e rigorosa, a qual só poderá beneficiar o relatório final.**

### 3.2.2 RTC3: ACESSIBILIDADES E TERRITÓRIO

O terceiro Relatório Técnico Complementar (RTC3) incide sobre a apresentação dos cálculos para os 18 indicadores do FCD2. Este relatório destaca-se pela definição dos pressupostos de oferta de infraestrutura das distintas localizações aeroportuárias em estudo e pelo desenvolvimento do modelo de acessibilidades terrestres.

Relativamente aos pressupostos de oferta de infraestrutura das distintas opções, constata-se que a localização STR considera a implementação de um novo acesso rodoviário na Autoestrada A1 e a inclusão de um novo ramal ferroviário de aproximadamente 5 km de extensão de acesso à Linha do Norte. Em contraste com as outras três alternativas analisadas, a **opção STR não prevê a integração com a Linha de Alta Velocidade (LAV)**. Esta omissão é **muito relevante**, tendo em conta que o **traçado final da LAV a sul de Soure ainda está em fase de estudo e discussão**. Se por hipótese, a decisão da construção do aeroporto em STR fosse tomada, isso tornaria imprescindível a consideração de ligação à LAV, seja por intermédio de um acesso direto permanente a partir duma nova estação na zona de Santarém (ainda que a partir daqui se construísse um vaivém, meio leve ferroviário, de e para o novo aeroporto) ou de um ramal ferroviário específico para o novo aeroporto. Ora, por exemplo, tal necessidade foi reconhecida na alternativa do CTA, que prevê a construção de um ramal ferroviário apesar da inexistência de um acesso direto pela LAV Lisboa-Madrid. Acresce que foi considerada a hipótese na apresentação pública, ainda, de o Aeroporto no CTA ser servido primeiro que a cidade de Lisboa, seguramente com a construção da 4ª travessia do Tejo. **Não se vislumbram razões para, nos pressupostos assumidos, a não consideração por parte da CTI da localização STR também vir a ser servida pela futura LAV, quando a solução do traçado desta linha a sul de Soure ainda não está estabilizada. Pode mesmo considerar-se que houve assimetria de análise por parte da CTI ao admitir no caso da localização no CTA uma quarta travessia do Tejo, o que implicaria a entrada / saída de Lisboa da LAV Lisboa – Porto por sul, impondo um aumento expressivo de extensão ao seu traçado. Considera-se aliás que em termos de AV, qualquer das soluções previstas para o CTA seriam até mais dispendiosas do que as indicadas para STR, para além de que, para esta localização, se deva integrar na análise a muito maior atratividade de passageiros e turistas com origem e destino ao Centro Norte e Norte do país, nomeadamente para voos para fora da Europa.**

Dada a importância estratégica e o impacto significativo que a LAV pode ter no contexto de um novo aeroporto em qualquer localização (muito em linha com vários estudos que podem ser vistos na literatura da especialidade), é absolutamente necessário que a CTI reavalie este pressuposto. É essencial que a opção STR seja contemplada e avaliada com uma solução de ligação à LAV, equiparável às considerações efetuadas para outras localizações. Tal medida não apenas garantiria uma avaliação mais equitativa entre as diferentes opções aeroportuárias mas afastaria qualquer suspeição sobre a integridade da base de análise para ajudar a fazer uma decisão crucial.



O indicador AT10 considera o “Tempo médio de deslocação em automóvel ao centro da cidade de Lisboa”, tendo como referência a Praça do Marquês de Pombal. Os tempos são derivados do modelo de acessibilidades desenvolvido em PTV Visum. Contudo, nota-se que o tempo de viagem para a opção CTA não corresponde ao observado para uma hora média de um dia típico.

A tabela seguinte indica a comparação entre os tempos adotados pela CTI, os valores observados no *Google Maps* e os resultados obtidos no modelo desenvolvido pela FUNDEC/VTM. Para a consulta realizada no *Google Maps*, considerou-se o percurso entre a Praça do Marquês de Pombal e o nó de acesso a construir no IC3, acrescido de um tempo de 11 minutos de viagem, referente aos 15 km de via projetada, assumindo uma velocidade média de 80 km/h (incluindo tempos em interseções). As consultas foram realizadas às 16h de uma terça-feira. Já no modelo FUNDEC/VTM, foram considerados os tempo para o período entre as 16h e 17h de um dia útil médio em 2023 (dados da *TomTom*) e 2050 (com redução da velocidade média devido ao aumento do volume de tráfego).

Hora/Ano	Dia Útil 2024 [16h]	Não disp.	2023 [16h]	2050 [16h]
Fonte >>	Google Maps	CTI	FUNDEC /VTM	FUNDEC /VTM
STR	67	67	68	87
vs. Google Maps	-	0%	1%	-
CTA	52	37	56	77
vs. Google Maps	-	-29%	7%	-

**Tabela 1 – Tempos de viagem em transporte individual entre a Praça Marquês de Pombal e as opções aeroportuárias**

Fonte: *Google Maps* / CTI / FUNDEC/VTM

Embora não são se verifiquem diferenças significativas entre as fontes de dados para a opção STR, constata-se discrepâncias notáveis para a opção CTA, possivelmente influenciadas pela hora analisada, pelo tempo de viagem no troço a construir ou pelas velocidades nos arcos da rede do modelo de acessibilidades. Independentemente do motivo, salienta-se que o tempo verificado no *Google Maps*, numa hora média do dia (entre os períodos de ponta da manhã e da tarde), é significativamente superior ao tempo apresentado pela CTI, favorecendo indevidamente a opção CTA.

Adicionalmente, e porque os tempos de viagem variam significativamente ao longo do dia devido ao congestionamento nos períodos de ponta, recomenda-se a consideração de um indicador de tempo de viagem ponderado pelo volume de tráfego em cada hora. As velocidades médias na Segunda Circular (Figura 5), tal como em diversas vias estruturantes do sistema viário da AML, evidenciam que velocidades próximas de velocidade de fluxo livre apenas são observadas no período noturno e da madrugada, horários em que de voos é menor comparativamente ao corpo do dia.

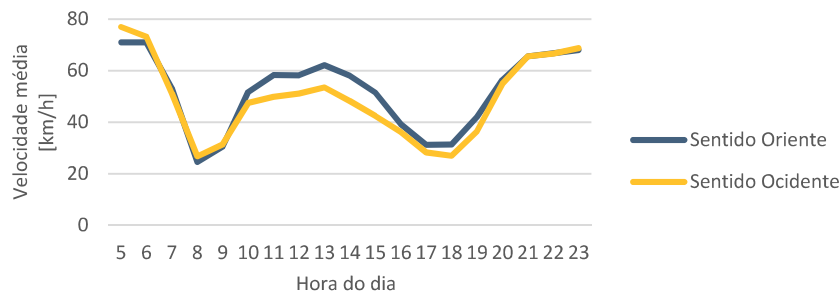


Figura 5 – Velocidade média horária na Segunda Circular em dia útil de 2023

Fonte: FUNDEC/VTM - TomTom Traffic Stats

Por esse motivo, solicita-se que a CTI promova uma revisão sustentada do tempo de acesso por transporte individual à opção CTA. Ainda, baseado no impacto significativo que o congestionamento na área metropolitana representa nos tempos de viagem e os diferentes graus de saturação observados por sublanço da rede viária, sugere-se o uso de um indicador que tenha como referência o tempo de viagem médio ponderado pelo volume de tráfego da área metropolitana ou do fluxo aeroportuário.

O modelo de acessibilidades desenvolvido especificamente no âmbito deste relatório técnico foi elaborado no software PTV Visum, uma ferramenta de referência na área de modelação macroscópica de sistemas de transportes. No entanto, questiona-se a opção da não recolha de dados primários de tráfego para o desenvolvimento do modelo, considerando a importância e relevância do estudo. O modelo tem por base dados de tráfego do IMT relativos aos tráfegos médios diários na rede rodoviária de alta capacidade, aos quais se aplica um fator de 7% e uma distribuição direcional equitativa de 50/50 para simular o tráfego horário médio.

Esta metodologia tem lacunas metodológicas: atendendo a que a principal área de influência do aeroporto é a AML, torna-se indispensável uma abordagem mais detalhada e ajustada às diferentes dinâmicas e pendularidade dos fluxos de tráfego ao longo do dia. Isto implicaria a consideração da maior procura de tráfego em direção à AML no período da manhã e a sua inversão no período da tarde. A incorporação destes aspetos é crucial para alcançar resultados mais credíveis e consistentes no modelo de acessibilidades, sobretudo na avaliação dos tempos de acesso às distintas localizações ao longo do dia, esperando-se variações significativas que invalidam a consideração de um tempo de acesso médio constante como o considerado pelo relatório da CTI.

Em termos comparativos, é relevante mencionar que o modelo de acessibilidades terrestres desenvolvido pela FUNDEC/VTM, no âmbito do estudo realizado para os promotores do Projeto *Magellan 500*, teve por base a utilização de dados de *big data* recolhidos através da plataforma *TomTom Move*. Estes dados possibilitaram uma

análise horária detalhada, abrangendo o período das 6h às 22h, das dinâmicas de tráfego na rede rodoviária de alta capacidade. Tal abordagem permitiu uma avaliação pormenorizada das potenciais eficiências de tráfego e dos possíveis congestionamentos nas vias de acesso às localizações aeroportuárias em estudo, proporcionando uma visão mais ampla e dinâmica das condições de circulação.

A metodologia de desenvolvimento do modelo de acessibilidades terrestres da CTI não é pormenorizada nos documentos divulgados, o que resulta numa lacuna significativa de informações fundamentais inerentes a este tipo de estudos, essenciais para a compreensão e validação do modelo desenvolvido. Não se apresentam esclarecimentos sobre diversos aspetos críticos do modelo: qual a matriz de origem ("semente") considerada e a metodologia para a sua obtenção; quais os indicadores estatísticos de ajuste alcançados no final do processo de calibração, como o índice GEH e o coeficiente de determinação  $R^2$ , cuja ausência é notória; a distribuição da distância média de viagem (*Trip Length Distribution* - TLD) antes e após a calibração; os parâmetros incorporados na Função de Custos Generalizados e seus respetivos valores; as premissas adotadas para as funções de degradação de velocidade (VDF).

A validação do modelo mencionada nos documentos restringe-se à análise de 6 pares origem-destino (OD), com tempos de percurso obtidos através do *Google Maps*, os quais apresentam variações significativas para um mesmo par OD. Estes resultados são comparados com os obtidos no modelo, concluindo-se uma "...razoável aderência do modelo construído à realidade". Esta afirmação ganharia robustez técnica se fossem apresentados indicadores quantitativos complementares, evidenciando uma abordagem pouco rigorosa. **Dada a importância decisiva desta informação, como se tem vindo a declarar em relação a outros aspetos, não é possível sem ela fazer uma avaliação comparativa com outras abordagens admitidas como mais efetivas e proporcionando mais equidade de análise, no que respeita ao modelo de acessibilidades terrestres.**

No modelo desenvolvido pela FUNDEC/VTM observa-se uma importância muito significativa do corredor formado pela A9 e A10 no acesso a STR a partir de localidades situadas a sul. Em cenários de menor congestionamento, especificamente em 2030 às 21h, este corredor capta 24% do volume com origem ou destino ao aeroporto. Em cenários com maior congestionamento, como 2063 às 17h, este corredor representa mais de metade do tráfego com origem ou destino ao aeroporto. Verifica-se também um aumento da importância da A13, captando o tráfego da margem sul que, em condições normais, utilizaria as atuais travessias sobre o Rio Tejo em Lisboa.

Hora	17h		21h	
Via \ Ano	2030	2063	2030	2063
A1	49%	28%	70%	52%
A9+A10	42%	53%	24%	39%
A13	8%	20%	7%	10%

Tabela 2 – Percentagem da procura com origem/destino em STR por via na *screenline* a sul do nó da A1 e A10

Fonte: FUNDEC/VTM

A Figura 6 apresenta a afetação de tráfego nos segmentos do modelo desenvolvido pela FUNDEC/VTM no horário das 17h em 2030 (esquerda) e 2063 (direita).

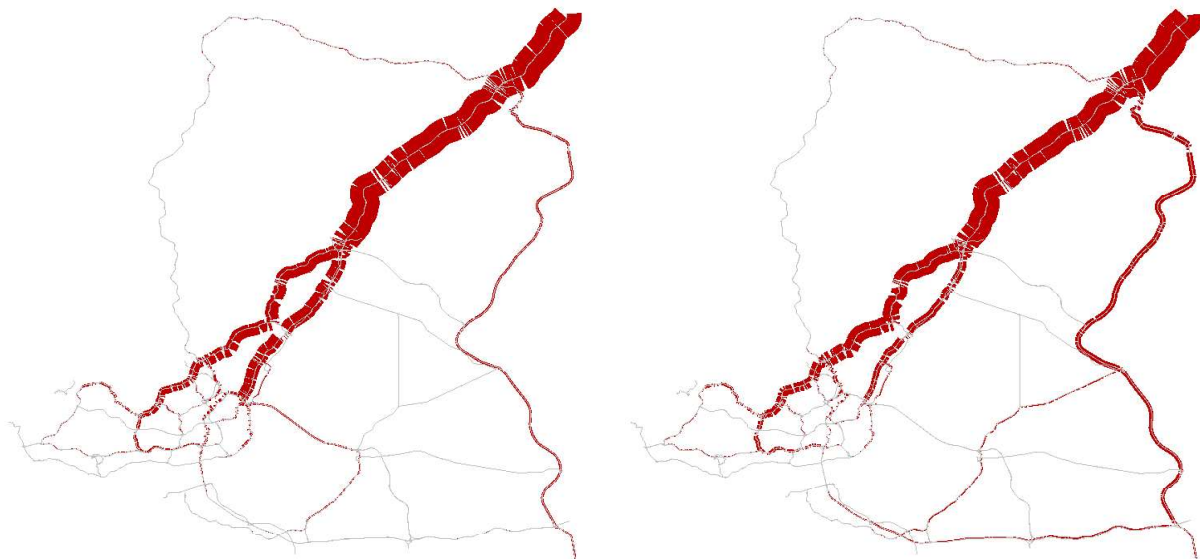


Figura 6 – Afetação dos segmentos da rede viária para a opção STR em 2030 (esquerda) e 2063 (direita)

Fonte: FUNDEC/VTM

Os resultados do modelo de acessibilidades usado pela CTI incluem a estimativa dos “Graus de Saturação” (GS) em vias seleccionadas do sistema viário da AML, com estes dados a serem considerados no indicador AT2 (Indicador de Viabilidade Rodoviária). Este indicador reflete a capacidade ociosa média ponderada dos acessos rodoviários, abrangendo 24 km de extensão da A1 para a opção STR e 17 km da Ponte Vasco da Gama para as opções MTJ, CTA e VNO. **A escolha destas vias específicas não é de todo fundamentada e é contestável, devido às variações de extensão dos troços considerada, resultando num impacto assimétrico nas distintas opções aeroportuárias.** O estudo apresenta uma omissão significativa ao não incluir, na análise da opção STR, a existência de corredores alternativos paralelos à A1, como é o caso das Autoestradas A9, A10 e A13 ainda que nesta seja necessário melhorar o acesso à variante de Santarém/A1 ou mesmo executar o acesso direto ao prolongamento da A13 para Norte, pelo menos até poder servir a localização STR para o Aeroporto (qualquer das soluções com custos e distâncias curtas do

STR ao final da A13 atual). Estas vias constituem alternativas vitais de acesso à AML e conferem uma reserva de capacidade muito significativa para acomodar o tráfego gerado por esta localização.

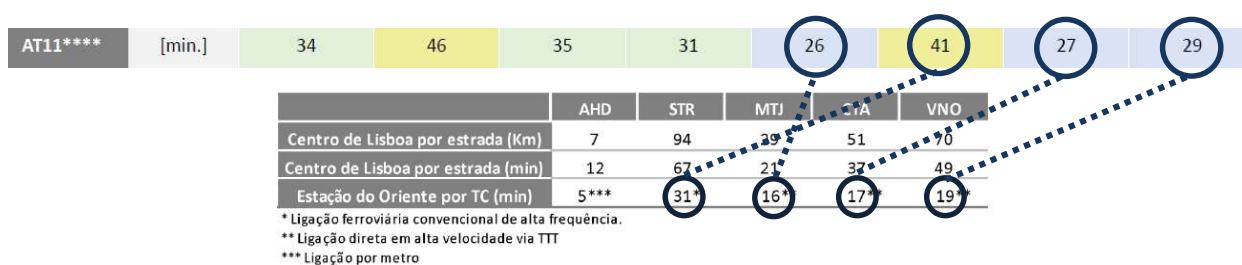
A não consideração das Autoestradas A9, A10 e A13 na análise para STR é uma falha grave do estudo, evidenciando um viés que não se compreende. Em contraste, as restantes localizações dependem das atuais travessias do Rio Tejo – Ponte Vasco da Gama e Ponte 25 de Abril – encontrando-se esta última já operacionalmente saturada em diversos horários críticos. **Esta discrepância no tratamento dos pressupostos em relação às opções em análise reforça a necessidade de uma revisão criteriosa dos pressupostos de acessibilidade para cada localização proposta.**

Adicionalmente, é tecnicamente questionável, também em termos de conceção da avaliação, que o estudo da CTI não tenha considerado a evolução do congestionamento para os horizontes temporais futuros, tanto derivado pelo tráfego induzido pelo aeroporto como pelo aumento natural do tráfego. **Em contraponto, releva-se que o estudo desenvolvido pela FUNDEC/VTM abordou de maneira ponderosa estes temas, incluindo uma análise pormenorizada dos impactos na rede rodoviária decorrentes da eventual desativação do AHD, concluindo fundamentadamente (o que os valores de evolução previsível admitem) por uma menor penalização na opção STR comparativamente à opção CTA no médio / longo prazo.**

### 3.3 INCONSISTÊNCIAS IDENTIFICADAS NOS DOCUMENTOS DA CTI

Globalmente, identificam-se inconsistências entre os documentos publicados pela CTI, evidenciando uma aparente falta de conformidade ou de deficiências no processo de verificação e validação dos documentos finais publicados.

Um exemplo (Figura 7) são as discrepâncias observadas no indicador AT11 (Tempo de viagem futuro em transporte público) entre a tabela de indicadores do RTC3 (Tabela 25) e a apresentada no Relatório Ambiental Preliminar (RAP) (Anexo 5, Quadro 8), que apresentam diferenças de tempo de 10 minutos nas distintas localizações aeroportuárias.



Quadro 8– Distâncias por estrada ao centro de Lisboa, e por ferrovia à Estação do Oriente, para as OE únicas.

**Figura 7 – Indicador AT11: diferenças entre RTC3 e RAP**

Fonte: CTI – RTC3 e RAP

De forma semelhante, o Critério “Coesão Territorial” no RAP (neste relatório da CTI é o Quadro 21) atribui uma classificação mais favorável à opção STR em comparação com a opção CTA (Figura 8). No entanto, em aparente contradição, o gráfico relativo a este mesmo critério, apresentado no “Resumo Não Técnico”, coloca STR numa posição mais desvantajosa.

**Face às discrepâncias e inconsistências identificadas nos documentos analisados, torna-se necessário que a CTI, em nome duma melhor sustentação, realize uma revisão cuidadosa de todos os documentos que estão em consulta pública.**

Quadro 21 - (Cont.) Matriz de oportunidades e riscos - FCD2 Acessibilidade e Território

OE	Critérios de avaliação							
	↑ Oportunidade	↗ Mais Oportunidades com alguns Riscos	↘ Mais Riscos com algumas Oportunidades	↑ Riscos	↔ Indiferente			
	Acessibilidade rodoviária	Acessibilidade ferroviária	Acessib. fluvial	Redundância multimodal	Proximidade	Pegada carbónica	Coesão territorial	Desenvolvimento urbano
OE3 CTA	↘ Ligações à rede rodoviária existente com uma extensão considerável ↓ Congestionamento nos acessos rodoviários na ponte Vasco da Gama	↑ Acessos programados CV/AV com TTT e a AV na RTE-T ↓ Conveniente localização de uma estação ferroviária sob as instalações aeroportuárias	n.a.	↗ Acessibilidades com limitados níveis de redundância na opção rodoviária, mas possibilidade de opções CV e AV no ferroviário	↑ Distâncias e tempos admissíveis	↗ Valores intermédios de pegada carbónica	↗ Valor satisfatório de centralidade e cobertura territorial	↑ Oportunidade de qualificação urbana da cidade de Lisboa com o fecho do AHD ↑ Condições muito favoráveis (solo público) de implantação do aeroporto e de uma aglomeração urbana com concentração significativa de população ativa na envolvente

Quadro 21 - (Cont.) Matriz de oportunidades e riscos - FCD2 Acessibilidade e Território

OE	Critérios de avaliação							
	↑ Oportunidade	↗ Mais Oportunidades com alguns Riscos	↘ Mais Riscos com algumas Oportunidades	↑ Riscos	↔ Indiferente			
	Acessibilidade rodoviária	Acessibilidade ferroviária	Acessibilidade fluvial	Redundância multimodal	Proximidade	Pegada carbónica	Coesão territorial	Desenvolvimento urbano
OE5 STR	↑ Facilidade de ligação à rede de AE ↓ Congestionamento nos acessos (A1) à cidade de Lisboa	↑ Ligações diretas de curta extensão à rede CV com possibilidade de serviço dedicado ↓ Impossibilidade de ligação direta à AV	n.a.	↗ Acessibilidades com limitados níveis de redundância	↓ Distâncias e tempos elevados a Lisboa	↓ Valores mais elevados de pegada carbónica	↗ Localização favorável na perspetiva de servir a Região Centro e a parte Norte da Região de Lisboa	↘ Reduzida disponibilidade de solos urbanos e para atividades económicas e grande área a expropriar com demolições de algumas habitações ↓ População ativa reduzida na envolvente



Figura 8 – Matriz de oportunidades e riscos *versus* gráfico do Critério “Coesão territorial”

Fonte: CTI – RAP | Resumo Não Técnico



## 4 SÍNTESE DAS OBSERVAÇÕES E RECOMENDAÇÕES CRÍTICAS

### 1. Critérios e indicadores do FCD2: Acessibilidade e Território

- a. Não são definidos pesos para critérios e indicadores, apesar destes apresentarem evidentes diferenças de importância. Por este motivo, as conclusões apresentadas não são passíveis de serem efetivamente avaliadas ao não serem sustentadas por pontuações globais das diferentes Opções Estratégicas (OE). **Sugere-se que ainda em fase de nova apreciação a CTI divulgue as ponderações atribuídas aos indicadores, critérios e, finalmente aos FCDs.**
- b. Identifica-se uma correlação entre diversos indicadores, como distância e tempo de viagem. **Solicita-se a revisão da seleção dos indicadores, assegurando a sua ortogonalidade ou, em alternativa, o desenvolvimento de um processo de eliminação da sua dupla contabilização de modo a tornar a avaliação equitativa.**
- c. As formulações para os indicadores AT2 (Viabilidade Rodoviária) e AT5, AT6 (Viabilidade Ferroviária) não foram devidamente explicitados na Fase 2. Posteriormente, foram detalhados indicadores descritos de forma insuficiente, resultando num desempenho comparativamente inferior da opção STR. **Solicita-se a revisão destas formulações e ainda a fusão dos indicadores AT5 e AT6 num único, de forma a assegurar maior equidade na avaliação.**
- d. O método de definição das escalas dos indicadores não é claro, aparentando arbitrariedade, sem uma base lógica evidente. Na prática, a menor pontuação nem sempre se reflete na pior classificação, nem vice-versa. **Solicita-se que este procedimento seja explicitado de forma objetiva de modo a permitir uma melhor efetividade da sua apreciação.**
- e. Novamente, a transformação de indicadores em critérios não é explicitada, faltando uma base compreensível na sua formulação. Da interpretação que consegue fazer-se da representação gráfica dos critérios, não se infere uma regra lógica e consistente. **Solicita-se que este procedimento seja revisto e explicitado de forma objetiva de modo a permitir uma melhor efetividade da sua apreciação.**

### 2. Relatórios Técnicos Complementares

- a. **RTC1: Procura**
  - i. Dados de entrada e parâmetros da formulação e indicadores de ajuste complementares ao R<sup>2</sup> do modelo de geração e distribuição não são apresentados, o que inviabiliza a sua análise cuidada. **Solicita-se que sejam disponibilizados de forma explícita estes dados, indicadores de qualidade do ajuste e parâmetros, permitindo assim uma avaliação crítica e fundamentada do modelo.**



- ii. O modelo de geração e distribuição considera o tempo de acesso às localizações aeroportuárias e, como tal, resulta em valores diferentes para a procura em função da localização. Observa-se que a opção MTJ gera o fluxo máximo de passageiros para o Município de Lisboa – em contraste a opção STR regista uma diminuição de cerca de 37% em 2036. O pressuposto de que um acréscimo na distância ao aeroporto conduza a uma redução tão substancial no número de viagens entre o aeroporto e o Município de Lisboa não se afigura plausível sendo questionável que os passageiros modifiquem de forma tão significativa o uso do aeroporto ou das suas deslocações para Lisboa simplesmente devido a um aumento com expressão moderada no tempo de acesso. **Solicita-se que este modelo seja revisto ou, em alternativa, as comparações sejam realizadas considerando uma matriz origem – destino única para todas as localizações. Sugere-se ainda que essa matriz tenha como referência aquela correspondente ao AHD.**
- iii. Dados de entrada, indicadores de ajuste e parâmetros da formulação do modelo de repartição modal não são apresentados, o que inviabiliza a sua validação técnica. **Solicita-se que a CTI disponibilize publicamente estas informações essenciais, bem como os parâmetros cruciais dos estudos realizadas pelo consultor contratado que fundamentam o desenvolvimento do modelo.**

**b. RTC3: Acessibilidades e Território**

- i. Não se considerou o atendimento da LAV na localização de STR, apesar do traçado a sul de Soure ainda não ter sido consolidado. **Solicita-se à CTI que a opção STR seja contemplada e avaliada com uma solução de ligação à LAV, equiparável aos pressupostos assumidos para as restantes localizações de forma a garantir uma avaliação equitativa e imparcial.**
- ii. O tempo médio de viagem entre a Praça do Marquês de Pombal e a opção CTA (indicador AT10) apresenta discrepâncias significativas, conferindo uma vantagem a esta localização, quando comparado com dados do *Google Maps* e com os resultados obtidos no modelo FUNDEC/VTM. **Solicita-se à CTI a revisão sustentada do tempo de acesso em transporte individual à opção CTA.**
- iii. A modelação de acessibilidades desenvolvida apresenta diversas debilidades técnicas: apenas foi considerada uma hora média do dia, negligenciando as distintas dinâmicas horárias e pendularidade do tráfego na AML; não são apresentados indicadores adequados relacionados com o processo de calibração/validação do modelo nem com os seus parâmetros fundamentais; a validação do modelo foi realizada considerando apenas comparação entre tempo de viagem entre seis pares OD no modelo e no *Google Maps*, que apresenta intervalos de tempo de viagem com rácio de até 3:1. **Solicita-se à CTI a divulgação completa destes parâmetros e informações, de forma a garantir uma avaliação fundamentada do modelo**

que justifique para lá de qualquer dúvida uma alternativa mais efetiva para a modelação das acessibilidades terrestres.

- iv. A seleção das vias a considerar no cálculo do indicador AT2 (Indicador de Viabilidade Rodoviária) é enviesada para a opção STR ao negligenciar a existência de corredores alternativos paralelos à A1, como é o caso das Autoestradas A9, A10 e A13 (através da melhor funcionalização da ligação à variante a Santarém para a A1 ou ao prolongamento para norte até poder servir, pelo menos numa primeira fase, a localização STR), que constituem alternativas vitais de acesso à AML e conferem uma reserva de capacidade muito significativa para acomodar o tráfego gerado por esta localização. **Solicita-se à CTI a revisão da seleção dos acessos rodoviários a considerar na opção STR.**

### 3. Inconsistências identificadas nos documentos da CTI

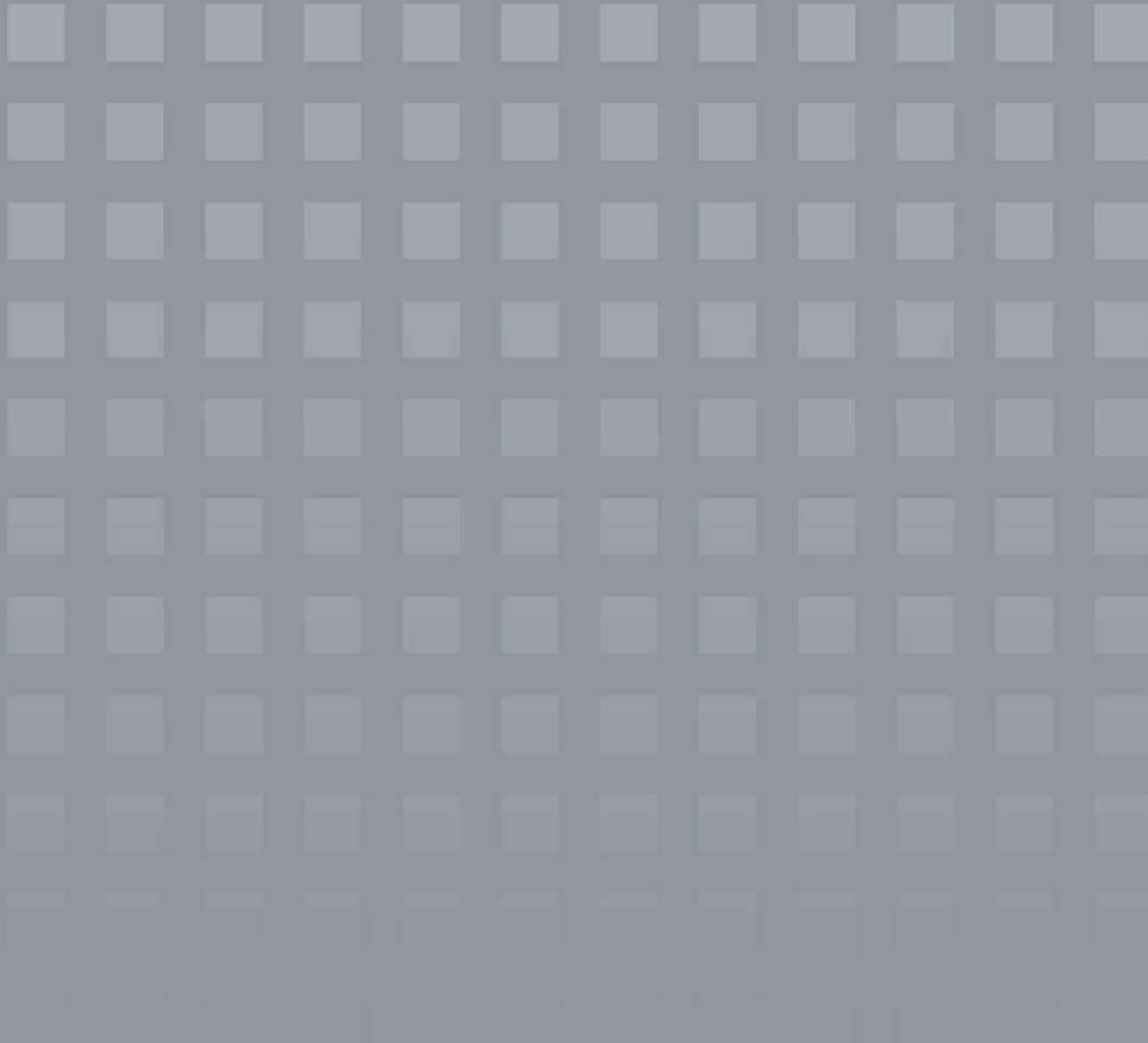
- a. Indicador AT11 (Tempo de viagem futuro em transporte público) com discrepâncias nos valores quando apresentado no RTC3 e no RAP.
- b. Critério de “Coesão territorial” atribui uma classificação mais favorável à opção STR em comparação com a opção CTA no RTC3. Por outro lado, o “Resumo Não Técnico” coloca STR numa posição mais desvantajosa.
- c. **Solicita-se à CTI uma revisão cuidadosa de todos os documentos publicados para assegurar a consistência e o rigor promovendo uma inatacável equidade de avaliação das opções em causa.**

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Todas as considerações que suportam a necessidade de revisões e as solicitações efetuadas nesta Nota Técnica destinada à apreciação das Acessibilidades Terrestres e Território, demonstram cabalmente que é necessária maior informação sobre toda a estrutura que suportou as conclusões/indicações do relatório em apreciação da CTI de modo a poder inferir se as avaliações suportam estas conclusões/indicações, e acrescentar hipóteses de execução (nomeadamente no acesso ferroviário em AV) de forma a poder avaliar equitativamente todas as localizações consideradas

Demonstra ainda esta Nota Técnica que é necessário um tempo maior de apreciação depois de obtidas as informações e realizados os ajustes (aqueles que a CTI considerar) de modo a garantir que é possível, na altura e se admitido como crucial, contrapor uma estrutura de análise alternativa, verificável e mais equitativa, a qual terá sempre a pretensão de se destinar a ajudar que o suporte final da decisão de localização do NAL, qualquer que seja a opção em nome duma robustez inatacável.





**FUNDEC**

Av. Rovisco Pais 1  
1049-001 Lisboa - Portugal  
Telf. (+351) 21 841 8042  
<https://www.fundec.pt/>

**IST**

Av. Rovisco Pais 1  
1049-001 Lisboa - Portugal  
Telf. (+351) 21 841 7000  
<https://tecnico.ulisboa.pt>

**Lisboa**

Ed. Central Plaza - Av. 25 de Abril de 1974, 23 - 2ªA  
2795 - 197 Linda-a-Velha - Portugal  
Tel. (+351) 21 415 96 00  
Fax. (+351) 21 415 96 08  
[geral@vtm-global.com](mailto:geral@vtm-global.com)  
[www.vtm-global.com](http://www.vtm-global.com)

**Madrid**

Edificio Cuzco III  
Paseo de la Castellana, 135. Planta 6. Oficina 615  
28046 Madrid - España  
Móv. (+34) 654 647 121  
[geral@vtm-global.com](mailto:geral@vtm-global.com)  
[www.vtm-global.com](http://www.vtm-global.com)

**Milano**

Galleria Vittorio Emanuele II  
Via Mengoni 4  
20121 Milano - Italia  
Mobile (+39) 347 807 1144  
[geral@vtm-global.com](mailto:geral@vtm-global.com)  
[www.vtm-global.com](http://www.vtm-global.com)

# ANEXO II

Pronúncia da Magellan 500  
Base de trabalho para soluções de  
Navegação Aérea



**MAGELLAN  
500 AIRPORT**

1219



**Pronúncia da Magellan 500**  
Base de trabalho para soluções de  
Navegação Aérea

Lisboa, 25 janeiro 2024

## SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA - ENQUADRAMENTO

- A 5 dezembro 2023 a Comissão Técnica Independente (CTI) apresentou o Relatório Preliminar da “análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa” RCM 89/2022
- Consta deste relatório o Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação Aérea das Opções Estratégicas
- Neste relatório a NAV fez uma análise, igual para todas as opções, dum cenário de “Point Merge” alinhado com as pistas
- Na sua página 90 final, o relatório conclui, acerca do Magellan 500: “o projeto apresentado pelo proponente apresenta **constrangimentos** relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes **numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto**, nomeadamente o impacto que a orientação das pistas de STR representa na área de Monte Real. Nessa circunstância **deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito**”
- Imediatamente iniciámos o que o próprio relatório recomenda: estudos de cenários com soluções de “Point Merge” tendo em conta a envolvente do Magellan 500



## SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – DESENVOLVIMENTO

- De referir que a própria Eurocontrol, na descrição das soluções “Point Merge”, prescreve cenários em que estas poderão não ser alinhadas com as pistas
- **Grandes aeroportos de capital da Europa operam com Point Merge não alinhados com as pistas.** Para dar alguns exemplos, é o caso dos aeroportos de **Oslo, Dublin e, num caso extremo, Roissy Charles de Gaulle** (3º mais movimentado aeroporto Europeu), em que o Point Merge para os voos vindos de Oeste está quase em direção oposta à pista. Todos estes cenários estão representados nos slides finais do presente documento.
- A navegação aérea implica sempre compromissos operacionais entre os diversos stakeholders, incluindo as zonas militares. O mais importante é precisamente esta procura conjunta de soluções com menor impacto global.
- Com base nas diversas conversações com os stakeholders, desenvolvemos com o apoio dos nossos consultores de Flare Aviation Consulting, como base de trabalho, uma **estratégia evolutiva resumida no slide adiante intitulado “Airspace Evaluation Framework”**
- O conceito da Airspace Evaluation Framework é, à medida que o tráfego aumenta em fases futuras, verificar com os stakeholders uma **gradação de graus crescentes de liberdade, mas sempre de menor dimensão e impacto, permitindo o aumento gradual de tráfego**



## SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – CENÁRIOS

Assim, teremos uma graduação de Cenários à medida que o tráfego aéreo cresce:

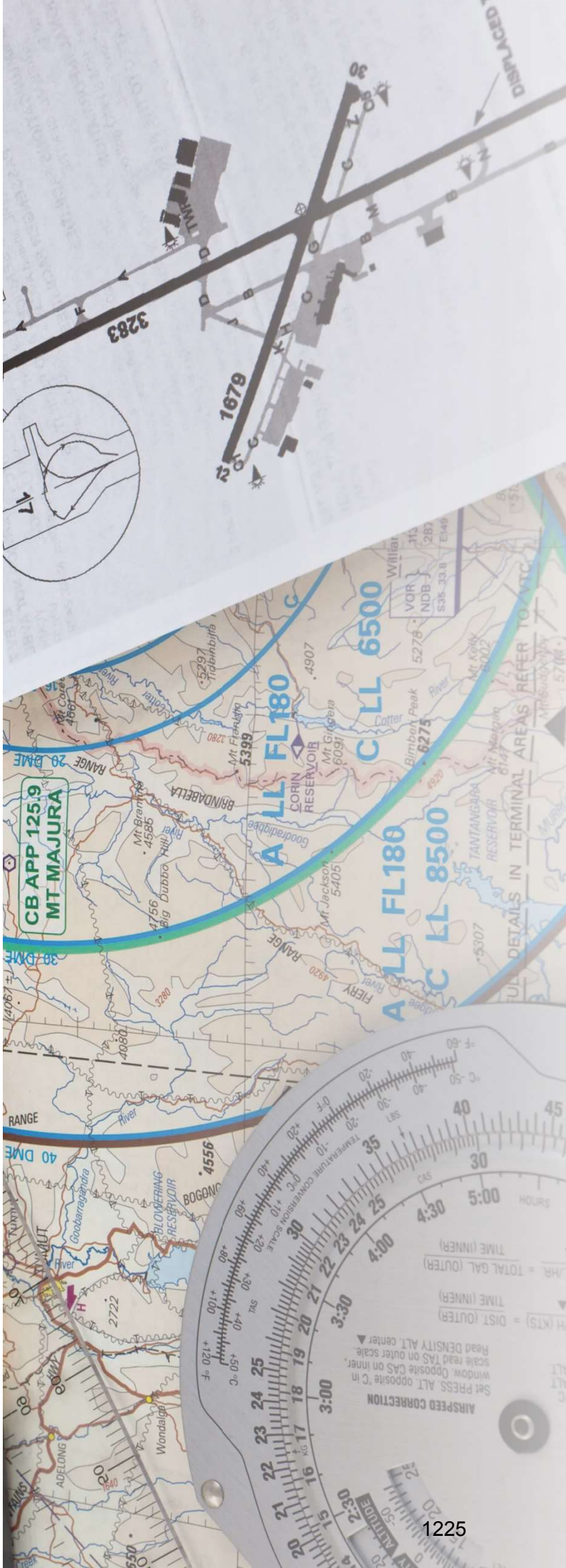
- **Cenário 0:** cenário apenas de referência, de acordo com o Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação Aérea das Opções Estratégicas, e o que implicaria
- **Cenário 1-A:** solução de arranque conforme proposta inicialmente pela Magellan 500
- **Cenário 1-B:** como 1-A, com flexibilidade no limite das 2,5 milhas na proximidade das áreas militares R60
- **Cenário 2-B:** como 1-B, mas estabelecendo um Point Merge a norte evitando a zona militar R60, e por separação vertical, a zona militar R39 (teto 5.500 pés)
- **Cenário 2-C:** como 2-B, mas negociando o levantamento do limite inferior numa parte menor da zona militar 60B, a Este, do nível do chão até uma altitude a definir com a NAV e a Força Aérea Portuguesa, em função dos parâmetros terminais de voo pré aterragem no Magellan 500.
- **Cenário 3-C:** só possível com funcionamento em Hub, após fecho do AHD. Como 2-C, mas estabelecendo um segundo Point Merge, complementar ou alternativo, a Sul, abrindo opções para aumento adicional do tráfego.

## SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – NOTAS IMPORTANTES

- **Todos os cenários** foram desenvolvidos **evitando a zona militar mais sensível R60A a Norte**, onde se localiza a Base Aérea de Monte Real
- Mesmo na **zona militar R60B a sul**, para os cenários 2-B em diante, apenas seria usada **flexibilidade de uma fração menor a Este, e a relativamente baixa altitude**, já que seria sempre para a fase terminal da aproximação dos aviões comerciais
- **A altitude de levantamento do limite inferior nessa fração menor da zona R60B** deverá ser tão baixa quanto possível, a estudar em detalhe com os stakeholders. Muito provavelmente a altitudes iguais ou inferiores a 10 000 pés, procurando minimizar ainda mais a necessidade de espaço aéreo abaixo de R60B, com base em procedimentos pormenorizados, e **poderá ser tão baixa quanto 5.000 pés**. Idem relativamente à respetiva profundidade.
- Os 5.000 pés seriam tecnicamente válidos num cenário em que as aeronaves já estarão niveladas a 4.000 pés a partir do momento em que a aproximação entra na zona militar (incluindo a curva para alinhamento com a pista a essa altitude), tendo em conta que é necessária uma separação vertical de 1.000 pés.

## SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – CONSIDERAÇÕES IMPORTANTES

- De notar que estas soluções serão apenas usadas na Configuração Não-Preferente dos ventos, num espaço temporal de operação do aeroporto relativamente reduzido, já que os ventos predominantes na região farão que, na maior parte do tempo, as aterragens (e os Point Merge) sejam desenvolvidos para Sudeste, na direção oposta das pistas, sem interferência com zonas militares
- Esta solução confirma o projeto **Magellan 500** como o que **menos zonas militares afetará: apenas duas e muito parcialmente (R39 e R60B)**.
  - **CTA impactará total ou parcialmente 5** (total CTA e parcial VNO, Santa Margarida, Montijo e Alverca) e **Vendas Novas impactará 6** (total CTA e VNO; parcial Santa Margarida, e Montijo; proximidade e possível conflito com Beja e TRA 13) (Relatório Preliminar)
- Fica evidente uma clara **vantagem da orientação das pistas do Magellan 500: não interferir com o Point Merge do AHD** (e vice-versa). Não seria o caso se tivessem idêntica orientação, por potencial conflito mútuo entre os Point Merge e rotas de descolagem de cada um dos aeroportos.



# M500 Project – Airspace Compatibility Review

January 2023



# Disclaimer

The services and materials provided by Flare Consulting ("Flare") are subject to Flare's Standard Terms (a copy of which is available upon request) or such other agreement as may have been previously executed by Flare. Flare does not provide legal, accounting, or tax advice. The Client is responsible for obtaining independent advice concerning these matters. This advice may affect the guidance given by Flare. Further, Flare has made no undertaking to update these materials after the date hereof, notwithstanding that such information may become outdated or inaccurate.

The materials contained in this presentation are designed for the sole use by the board of directors or senior management of the Client and solely for the limited purposes described in the presentation. The materials shall not be copied or given to any person or entity other than the Client ("Third Party") without the prior written consent of Flare. These materials serve only as the focus for discussion; they are incomplete without the accompanying oral commentary and may not be relied on as a standalone document. Further, Third Parties may not, and it is unreasonable for any Third Party to, rely on these materials for any purpose whatsoever. To the fullest extent permitted by law (and except to the extent otherwise agreed in a signed writing by Flare), Flare shall have no liability whatsoever to any Third Party, and any Third Party hereby waives any rights and claims it may have at any time against Flare with regard to the services, this presentation, or other materials, including the accuracy or completeness thereof. Receipt and review of this document shall be deemed agreement with and consideration for the foregoing.

Flare does not provide fairness opinions or valuations of market transactions, and these materials should not be relied on or construed as such. Further, the financial evaluations, projected market and financial information, and conclusions contained in these materials are based upon standard valuation methodologies, are not definitive forecasts, and are not guaranteed by Flare. Flare has used public and/or confidential data and assumptions provided to Flare by the Client. Flare has not independently verified the data and assumptions used in these analyses. Changes in the underlying data or operating assumptions will clearly impact the analyses and conclusions.

# Airspace Evaluation Framework | Feasibility scenarios have been addressed along 3 temporary phases, considering 3 options aimed at solving compatibility considerations

## Evaluation Framework

Scenarios for integration of STR procedures within existing airspace

Scenario definition	Option 1. Maintaining 2.5nm separation limit from R60B	Option 2. Use of airspace until the limit of R60B	Option 3. Lower flight level limitation in minor part of R60B
Phase 1. Initial operation – Low traffic volumes	1 – A	1 – B	1 – C
Phase 2. Dual operation with enhanced capacity at STR	2 – A	2 – B	2 – C
Phase 3. Single hub with dual point merge	3 – A	3 – B	3 – C

### Definition of focus alternatives

- **Option 1:** Discarded due to limitations on PANS-OPS
- **Scenario 0:** Identification of requirements with respect to R60B in order to allow for the integration of NAV procedures into the existing airspace
- **Scenario 1 – B:** Dual operation AHD-STR. STR acting as complementary facility absorbing excess demand from AHD still with low traffic volumes. The use of airspace for arrivals in non-preferred configuration is allowed until the limit of R60B (removing the 2.5nm limitation) and adjusting R60B limits accordingly
- **Scenario 2 – B:** Dual operation AHD-STR with a point-merge for STR for non-preferred arrivals defined on the northern area (east to R60B and north to R39A). The use of airspace for arrivals in non-preferred configuration is allowed until the limit of R60B (removing the 2.5nm buffer)
- **Scenario 2 – C:** Dual operation AHD-STR with a point-merge for STR for non-preferred arrivals defined on the northern area (east to R60B and north to R39A). Upper flight limit of R60B is reduced to allow for the integration of proposed arrival procedures in non-preferred configuration and departures in preferred configuration. Reduction of the upper flight level for R60B to allow for the integration of designed procedures increasing capacity
- **Scenario 3 – C:** STR as single hub with a dual point-merge for STR for non-preferred arrivals defined on both the northern and southern areas. Reduction of the upper flight level limitation for R60B to allow for the integration of designed procedures

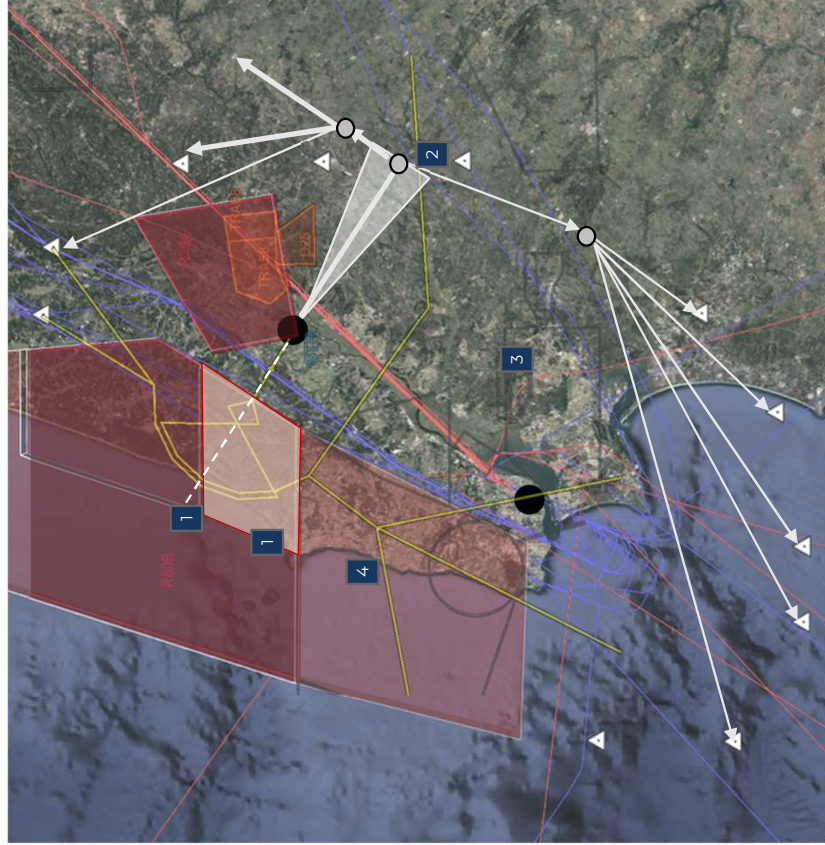
### Evaluation framework hypothesis

1. Prevent / minimize the request for use of the military airspace within the south-eastern corner of R60B area (availability of this area or reduction of upper flight limit of R60B would allow for the integration of procedures already designed/proposed by NAV Portugal)
2. Minimize interferences with TRA56, TRA68 and D25 areas in Phases 1 & 2 before carrying out a comprehensive review of PRD areas once Phase 3 is achieved and STR becomes single hub
3. R39A clearance for STR operations from Phase 1
4. Resulting airspace capacity throughput to be addressed based on the final and technically compliant procedures
5. Independent parallel approach/departures feasible considering compliance with AMC1 ATS:TR.255 and AMC2 ATS:TR.255 (EU Decision 2020/008/R) and ICAO 9643 "Parallel RWY operating modes" conditions and typical maximum hourly capacities
6. Flow design is illustrative and subject to enhancement based on detailed IFP design, required to address comprehensive airspace compatibility. No inputs have been received by the FAP (military)
7. Tentative flows for concept definition (distances, reference waypoints and trajectories subject to IFP design optimization) subject to detailed assessment by NAV Portugal
8. Line thickness represents expected utilization (charts are conceptual and not to scale)
9. Obstacle clearance and PBN coverage not assessed

# Scenario 0 | Review of R60B flight limits to accommodate proposed procedures for STR as hub in preferred and non-preferred configurations

## Conceptual procedures design for STR

R60B flight limit review to accommodate arrival & departure procedures for STR



## STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)

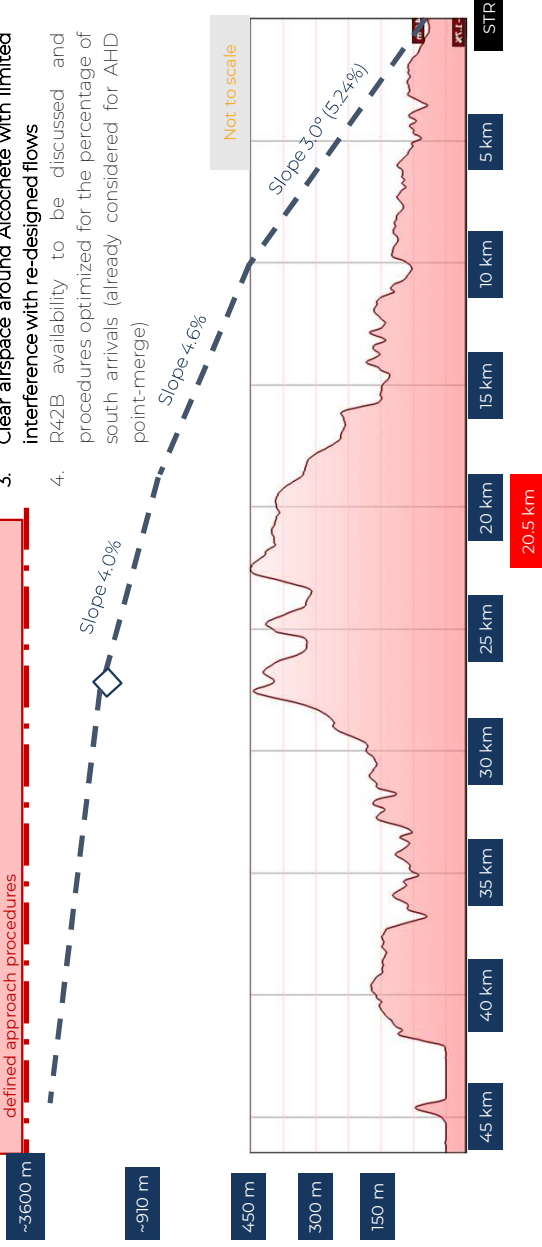
This scenario reflects non-preferred configuration for STR

1. Rising lower limit of R60B to 10,000-12,000ft (and staggered increases) on a limited area would allow for the integration of proposed arrival flows with CATII/III ILS approach procedures

**R60B** Continues up to FL245

- Proposed new lower limit for R60B of 11,000-12,000ft to accommodate the proposed point merge below the military operations up to the maximum FL
- This limit could be staggered to lower altitudes as per the finally defined approach procedures

2. East arrivals flow could be optimized shifting it to the south and ensuring vertical separation between arrival and departure flows.
3. Clear airspace around Alcochete with limited interference with re-designed flows
4. R42B availability to be discussed and procedures optimized for the percentage of south arrivals (already considered for AHD point-merge)

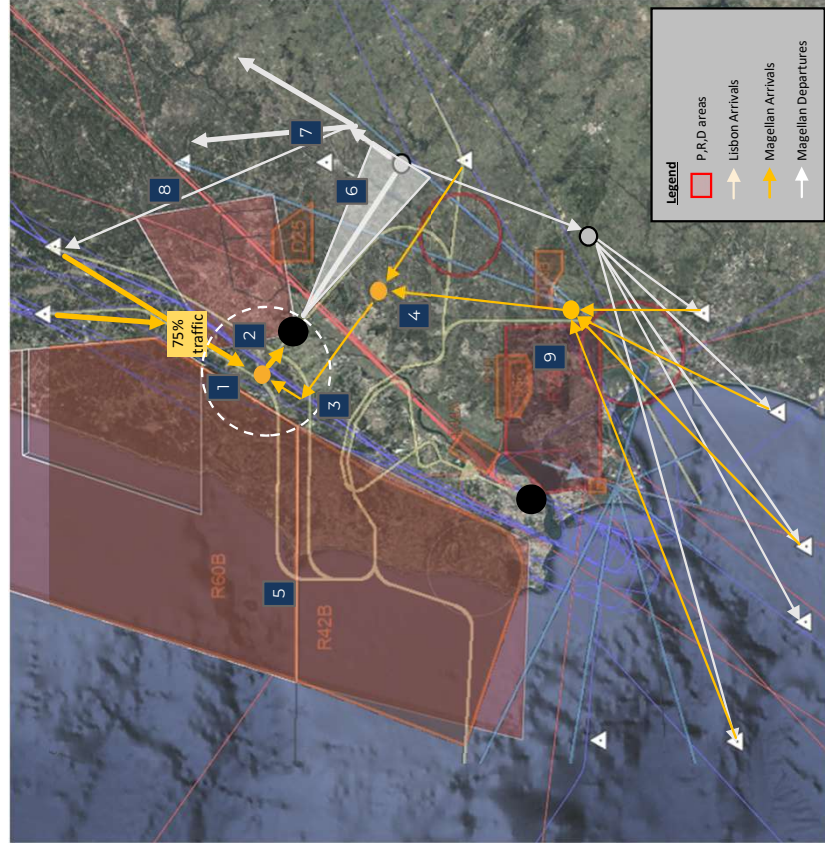




# Scenario 1 - A | Dual operation (AHD+STR) with low traffic volumes at STR, integrated in existing airspace with capacity throughput limited by procedure design specifications

## Conceptual procedures design for STR

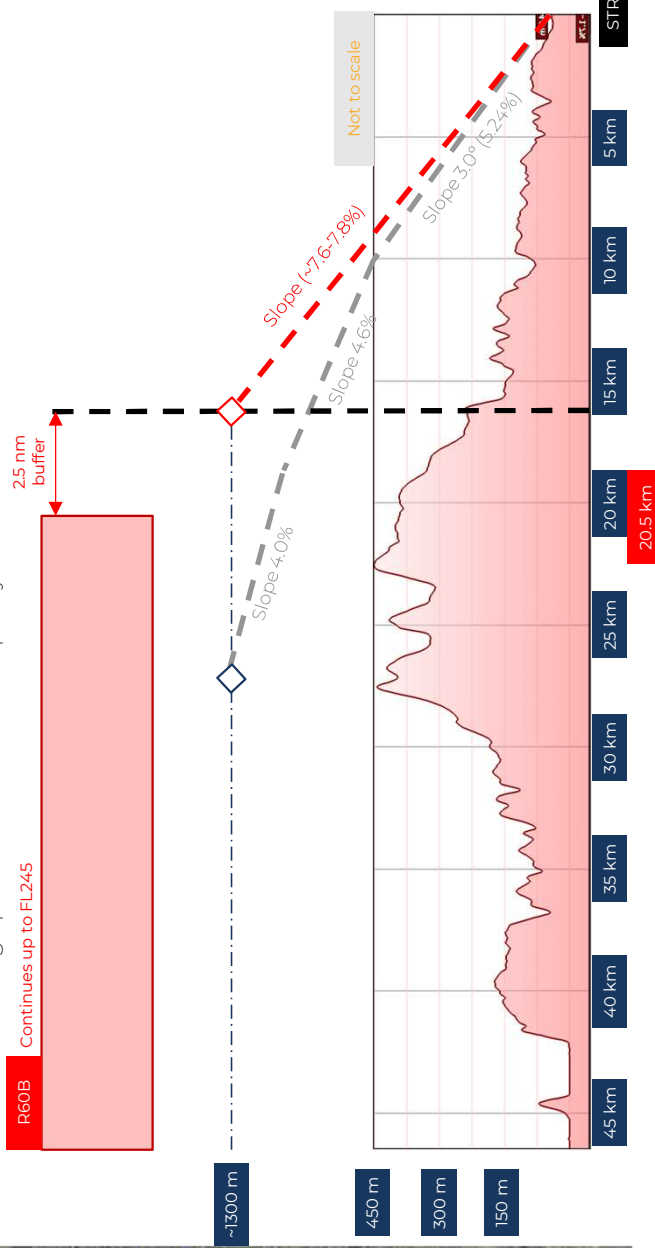
Phase 1 – STR initial operations with limited traffic under existing airspace conditions (1/2)



## STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)

This scenario reflects non-preferred configuration for both AHD and STR, therefore limiting its applicability to very specific conditions

1. Required continuous descent gradient of 7.6-7.8% only achievable by very specific aircraft, thus constraining operations to a limited capacity associated to these aircraft models

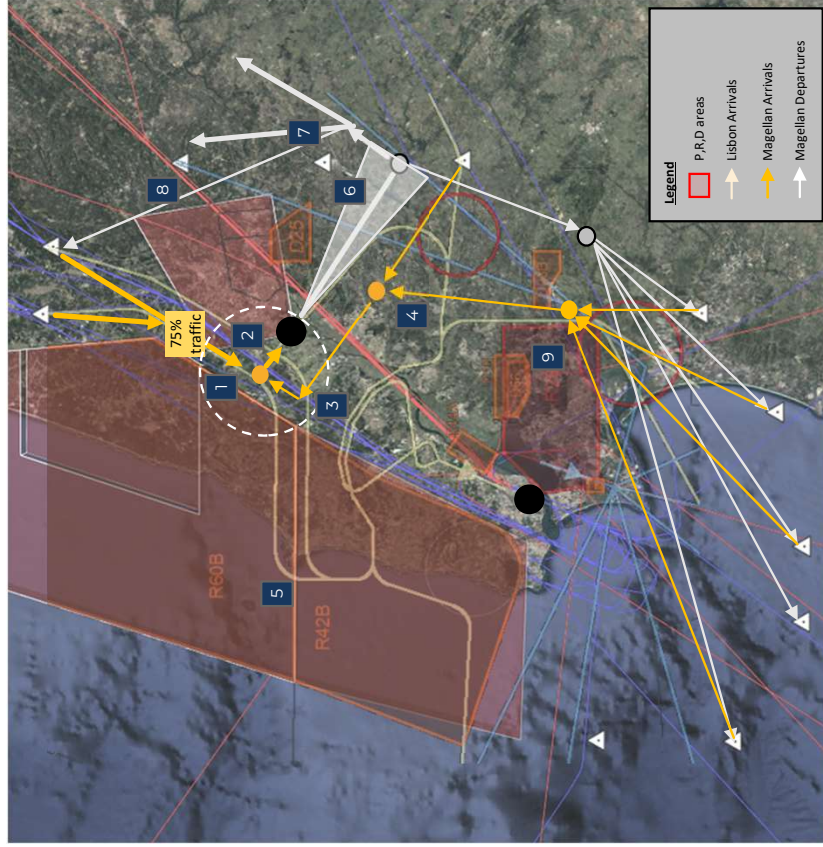




**Scenario 1 - A** | Dual operation (AHD+STR) with low traffic volumes at STR, integrated in existing airspace with capacity throughput limited by procedure design specifications

**Conceptual procedures design for STR**

Phase 1 – STR initial operations with limited traffic under existing airspace conditions (2/2)



**STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)**

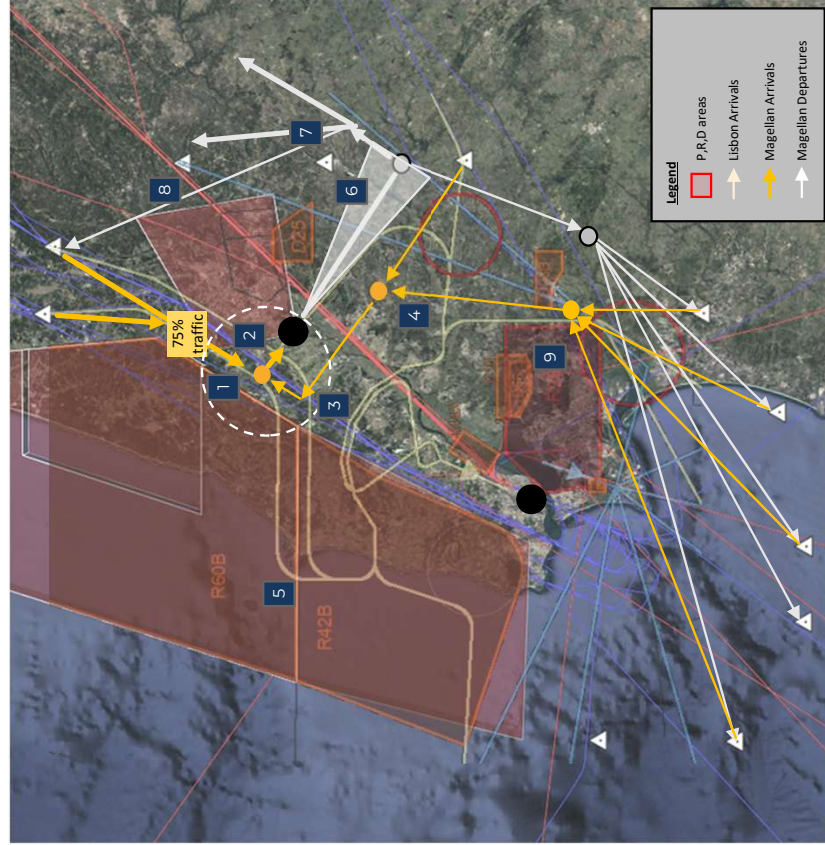
This scenario reflects non-preferred configuration for both AHD and STR, therefore limiting its applicability to very specific conditions

1. Complexity and workload solved with vertical separation (STR arrivals in final approach fly below AHD arrivals)
2. No need for point-merge at a facility with low traffic volumes (allowing ATC to process ATMs on a staged manner with sufficient separation in this area)
3. Lateral and vertical separation from Portela's arrivals reduce complexity and workload
4. Arrivals to STR could cross under Portela's departures (i.e. <10.000ft)
5. **Portela's procedures already affecting R60B. This situation poses the opportunity to review flight limits on R60B for both AHD and STR arrival procedures**
6. Departures from STR allow for 15° separation to maximize capacity
7. After SID, trajectories could be further optimized and directed towards European destinations rather than to prevent swift turns and reduce overflying R39A
8. Limited departure flow crossings if AHD changes configuration can be solved with vertical separation
9. Arrivals to STR could be shifted to the east to prevent conflicts with AHD departures to the south

# Scenario 1 - B | Dual operation (AHD+STR) with low traffic volumes at STR, and the use of airspace until the limit of R60B area for non-preferred approach procedures

## Conceptual procedures design for STR

Phase 1 – STR initial operations with limited traffic and use of airspace until R60B limit

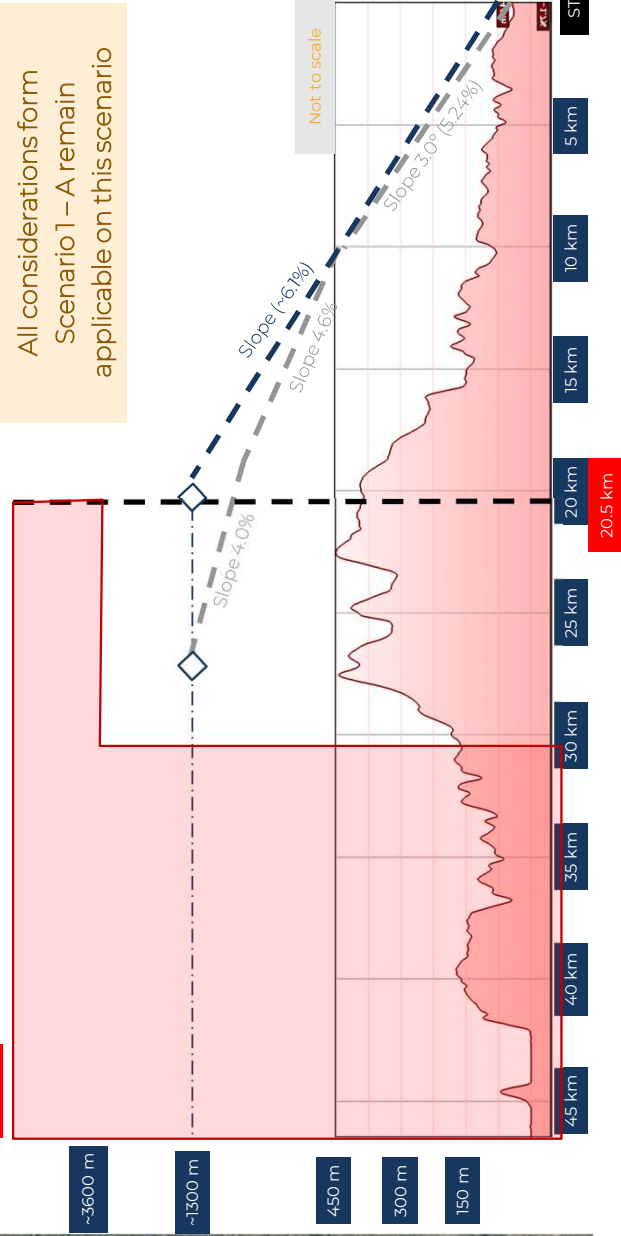


### STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)

This scenario reflects non-preferred configuration for both AHD and STR, therefore limiting its applicability to very specific conditions

1. Required continuous descent gradient of 6.1% slightly improves performance and aircraft capability to perform this descents under the maximum gradient for ILS CAT I (slope 3.5%)

R60B Continues up to FL245

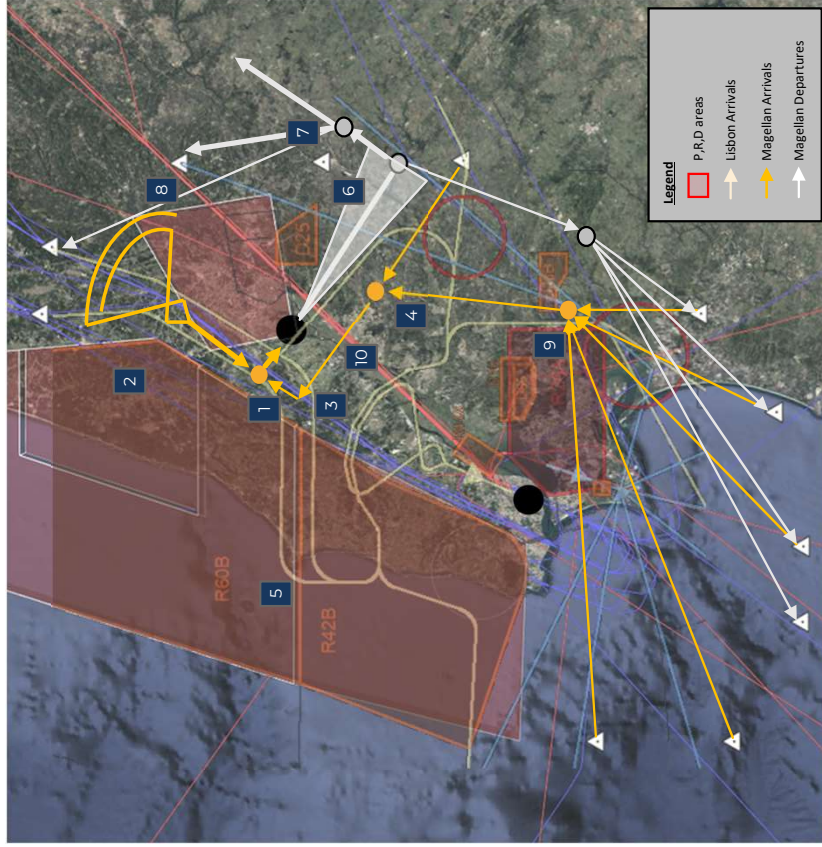




**Scenario 2 - B** | Dual operation (AHD+STR) with advanced procedures for additional capacity and use of airspace until the limit of R60B area for non-preferred approaches

**Conceptual procedures design for STR**

Phase 2 – STR initial operations with northern point-merge and use of airspace until R60B limit



**STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)**

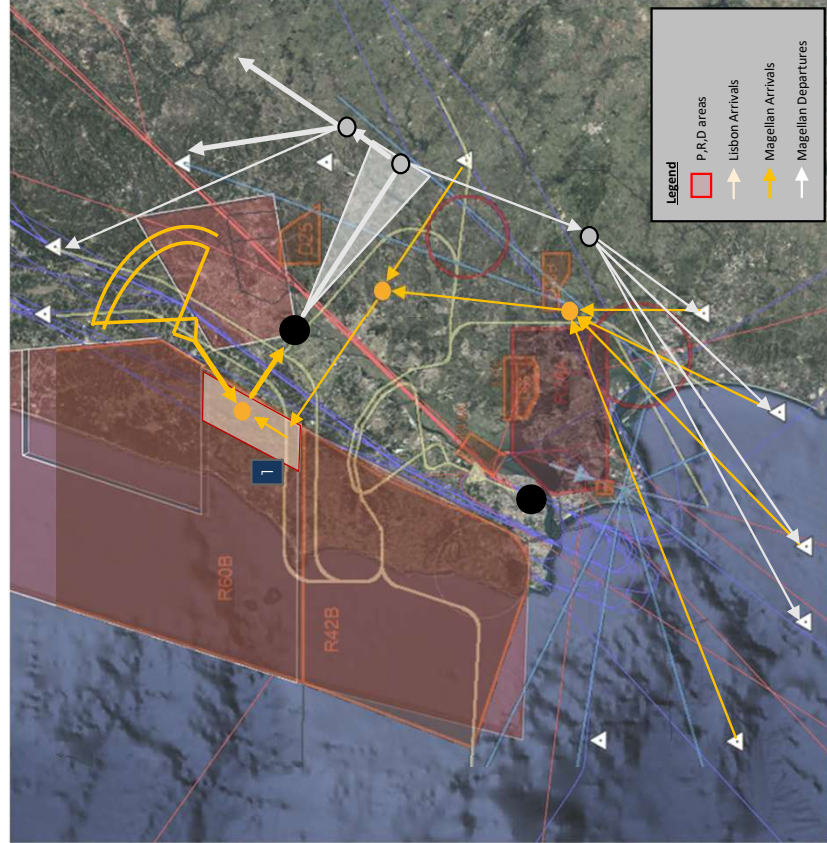
This scenario reflects non-preferred configuration for STR

1. Complexity and workload solved with vertical separation (STR arrivals in final approach fly below AHD arrivals)
2. Capacity improvement associated to the existence of a point-merge in the north and available space for approach procedure under ILS CAT I maximum slope (6.1%)
3. Point-merge location could be shifted west-side clearing AHD arrival paths with latera land vertical separation
4. Buffer for aircraft transition to STAR could be enlarged thus allowing for additional throughput for arrivals
5. Lateral and vertical separation from Portela's arrivals reduce complexity and workload
6. Arrivals to STR could cross under Portela's departures (i.e. <10,000ft)
5. **Portela's procedures already affecting R60B. This situation poses the opportunity to review flight limits on R60B for both AHD and STR arrival procedures**
6. Departures from STR allow for 15° separation to maximize capacity
7. After SID, trajectories could be further optimized and directed towards European destinations rather than to prevent swift turns and reduce overflying R39A
8. Limited departure flow crossings if AHD changes configuration can be solved with vertical separation
9. Arrivals to STR could be shifted to the east to prevent conflicts with AHD departures to the south
10. Flow segregation from LIS departures can be ensured with vertical separation or even shifting arrivals from the south to STR towards eastern waypoints and/or above R42B (already available for AHD use)

# Scenario 2 - C | Dual operation (AHD+STR) with advanced procedures for enhanced capacity and review of R60B upper limit to accommodate optimal procedures

## Conceptual procedures design for STR

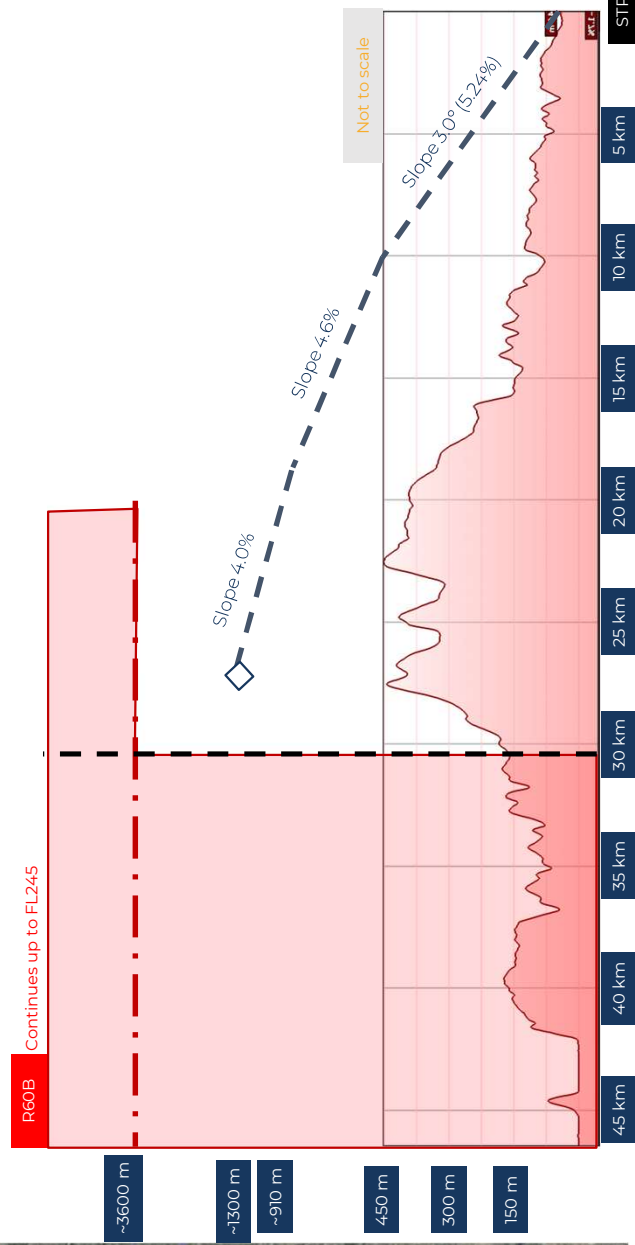
Phase 2 – STR initial operations with northern point-merge and R60B upper limit reduction to accommodate procedures (1/2)



## STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)

This scenario reflects non-preferred configuration for STR

1. Rising lower limit of R60B to 10,000-12,000ft on a limited area (approx. 10km inside the current R60B limit, above Serra de Aires e Candeeiros) would allow for the integration of proposed arrival flows with CATII/III ILS approach procedures

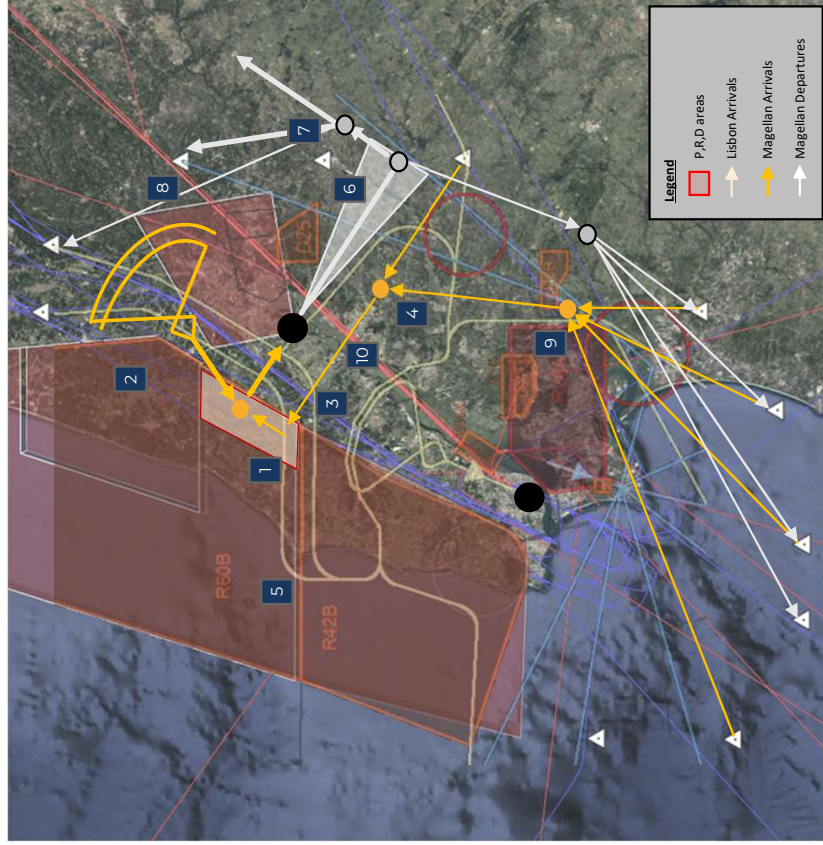




# Scenario 2 - C | Dual operation (AHD+STR) with advanced procedures for enhanced capacity and review of R60B upper limit to accommodate optimal procedures

## Conceptual procedures design for STR

Phase 2 – STR initial operations with northern point-merge and R60B upper limit reduction to accommodate procedures (2/2)



### STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)

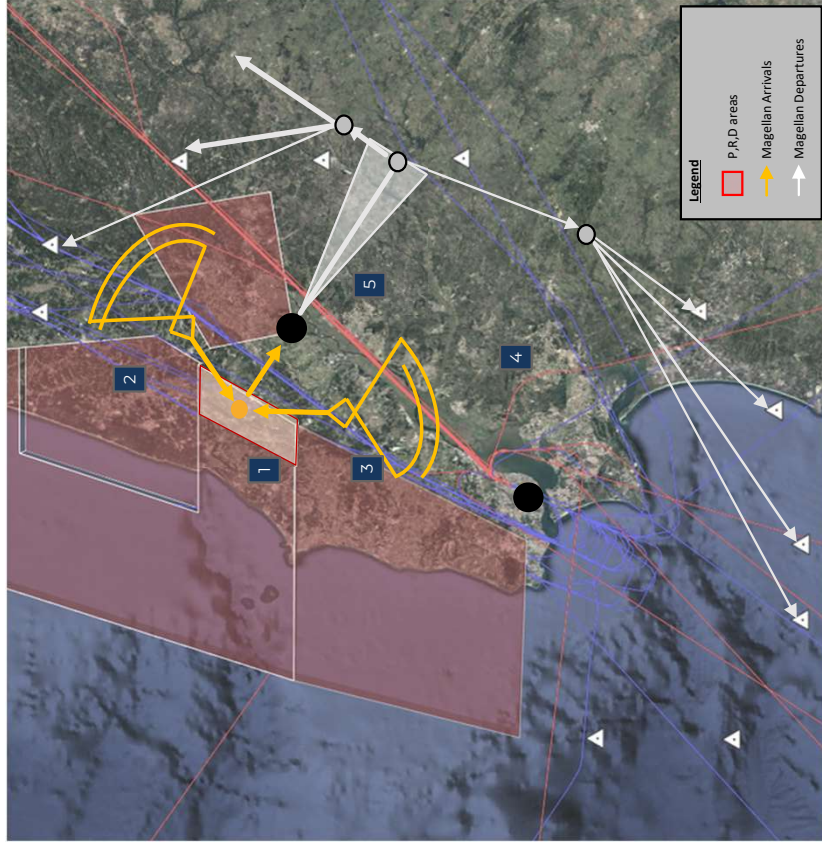
This scenario reflects non-preferred configuration for STR

1. Rising lower limit of R60B to 10,000-12,000ft on a limited area (approx. 10km inside the current R60B limit, above Serra de Aires e Candeeiros) would allow for the integration of proposed arrival flows with CATII/III ILS approach procedures
2. Point-merge location could be shifted west-side clearing AHD arrival paths with latera land vertical separation  
Buffer for aircraft transition to STAR could be enlarged thus allowing for additional throughput for arrivals
3. Lateral and vertical separation from Portela's arrivals reduce complexity and workload
4. Arrivals to STR could cross under Portela's departures (i.e. <10,000ft)
5. **Portela's procedures already affecting R60B. This situation poses the opportunity to review flight limits on R60B for both AHD and STR arrival procedures**
6. Departures from STR allow for 15° separation to maximize capacity
7. After SID, trajectories could be further optimized and directed towards European destinations rather than to prevent swift turns and reduce overflying R39A
8. Limited departure flow crossings if AHD changes configuration can be solved with vertical separation
9. Arrivals to STR could be shifted to the east to prevent conflicts with AHD departures to the south
10. Flow segregation from LIS departures can be ensured with vertical separation or even shifting arrivals from the south to STR towards eastern waypoints and/or above R42B (already available for AHD use)

## Scenario 3 - C | Single hub (STR) operation with advanced procedures for maximum capacity and review of R60B upper limit to accommodate optimal procedures

### Conceptual procedures design for STR

Phase 3 – STR unique hub with dual point-merge and R60B upper limit reduction to accommodate procedures



### STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)

This scenario reflects non-preferred configuration for STR

1. Rising lower limit of R60B to 10,000-12,000ft on a limited area (approx. 10km inside the current R60B limit, above Serra de Aires e Candeeiros) would allow for the integration of proposed arrival flows with CATII/III ILS approach procedures
2. Point-merge location could be shifted west-side clearing AHD arrival paths with latera land vertical separation  
Buffer for aircraft transition to STAR could be enlarged thus allowing for additional throughput for arrivals
3. Location of the southern point-merge could be optimized (rotated clockwise) based on availability of R42B (already available for AHD arrivals) allowing 90° turns on the final waypoint before initial approach phase starts
4. Clear airspace around Alcochete with limited interference with re-designed flows
5. Departures from STR allow for >15° separation to maximize departing capacity

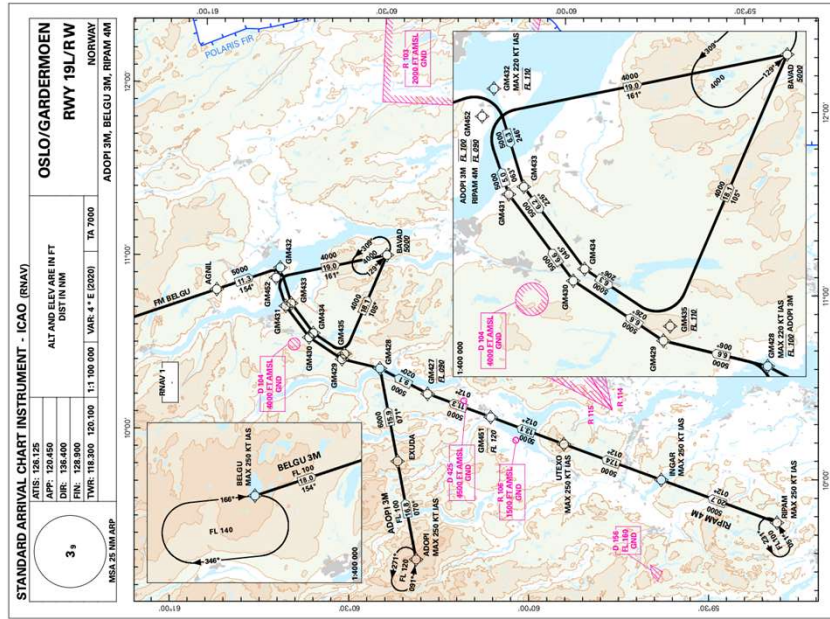
Should STR operate as a single hub, Lisbon TMA Redesign should be considered:

- More efficient procedures and traffic flows due the holistic assessment of the complete airspace
- Best tailored solution for Magellan as operational needs are considered as a whole element
- Solution based on best response to the exposed needs of all stakeholders
- Option to fit in and integrate last operational concepts and technologies more easily



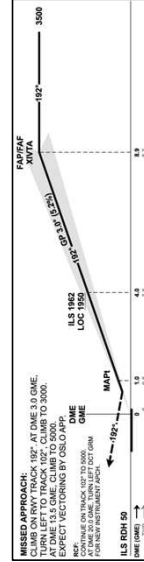
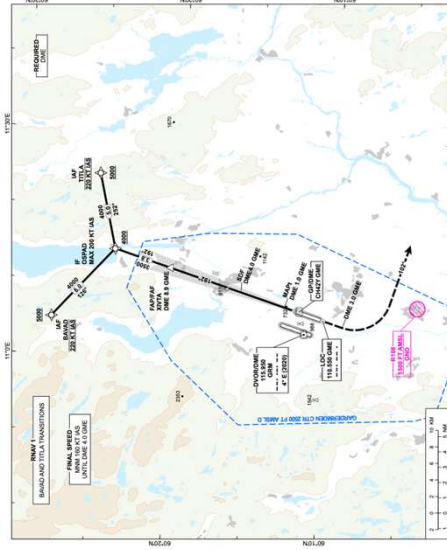
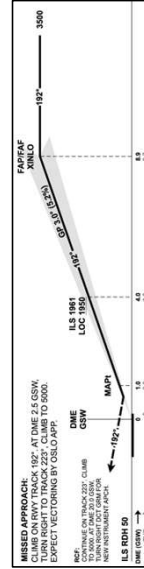
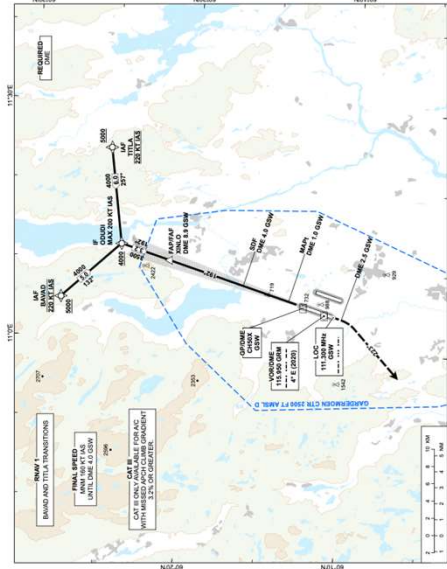
# Point Merge (Oslo) | Oslo was one of the pioneers when introducing point merge system arrivals, currently using PM combined with Y-Bar approaches to RWYs 19L/R

## Point Merge through Airports Oslo Airport, 19L/R Approach



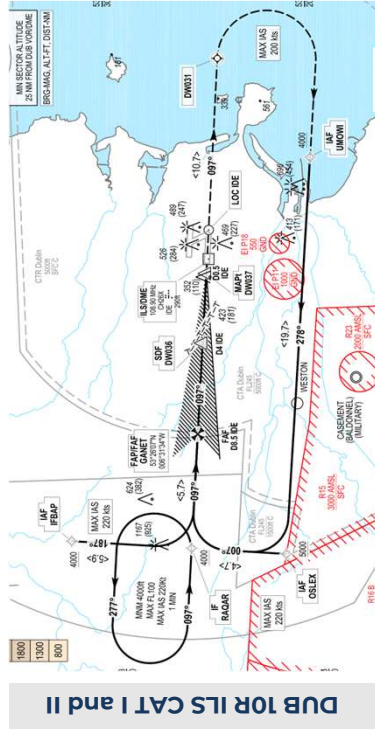
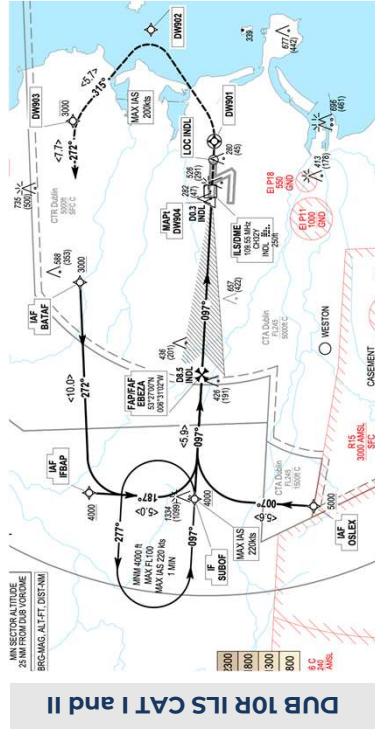
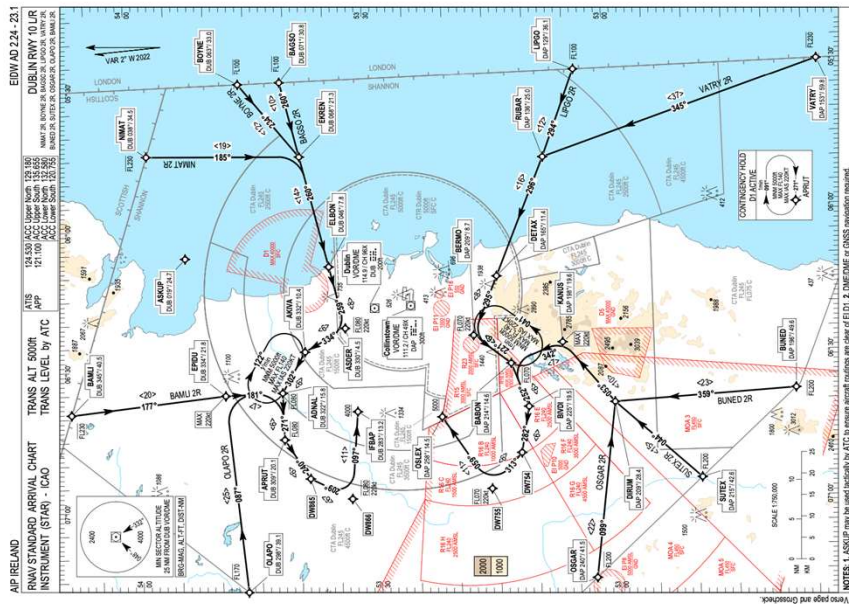
### OSL 19L/R IACs ILS or LOC CAT II & III

- OSL 19L/R CAT II & III approaches follow a Y-BAR configuration with two IAFs, BAVAD & TITLA
- Point Merge is applied through BAVAD (5000), followed by IF ODUDI (19R) or IF OSPAD (19L) and then a straight approach towards the RWY.

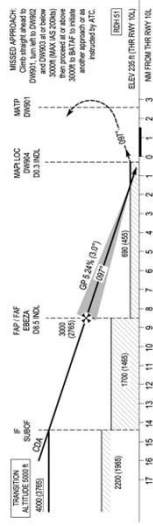


**Point Merge (Dublin)** | First implemented in December 2012 for RWY 28, it took three years to develop for RWY 10, system shown below

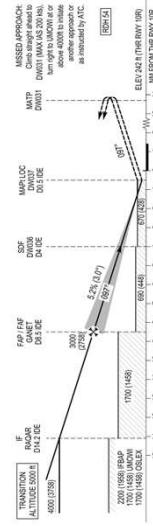
**Point Merge through Airports**  
Dublin Airport, 10L/R Approaches



- DUB 10L CAT I & II follow a T-BAR configuration with two IAFs, IFBAP & OSLEX
- Point Merge is applied through both IAFs (5000), followed by 90° turn to finish on a straight approach towards the RWY.



- DUB 10R CAT I & II follow a T-BAR configuration with two IAFs, IFBAP & OSLEX
- Point Merge is applied through both IAFs (5000), followed by 90° turn to finish on a straight approach towards the RWY.









AVIATION CONSULTING



**EMEA** | Barcelona - Madrid · **NORTH AMERICA** | Miami · **LATAM** | Mexico City

[www.flareaviation.com](http://www.flareaviation.com)

# ANEXO III

Parecer Professor João Confraria  
PT5-Anexos III, V, VI e VII

**Comentário do Relatório da Comissão Técnica Independente**  
**“Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade**  
**aeroportuária na região de Lisboa”**  
**PT5-Anexos III, V, VI e VII**

A Comissão Técnica Independente (CTI) apresentou a sua análise do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e a avaliação de oito opções estratégicas (OE). Este comentário diz respeito aos seguintes documentos:

- PT5 – Anexo III – Análise Input-Output (AIO)
- PT5 – Anexo V – Análise Financeira (AF)
- PT5- Anexo VI- Estudo Económico do Contrato de Concessão entre o Estado Português e a ANA – Aeroportos de Portugal S.A. (ECC)
- PT5 – Análise VII – Análise Custo-Benefício (ACB)

Da sua análise, as principais conclusões e dúvidas são as seguintes:

**1. O trabalho apresentado não permite ordenar as OE segundo a sua rentabilidade financeira (AF), nem segundo a sua rentabilidade económica e social (ACB).**

- 1.1. Na AF e na ACB a CTI admite que todas as OE consideradas estão na área da Concessão, pois aplica a todas o mesmo modelo regulativo.
- 1.2. As OE dentro da área da Concessão devem ser analisadas no quadro do Contrato de Concessão (CC). A atual Concessionária, não pode ser ignorada no processo de decisão, com todos os direitos que o CC lhe atribui.
- 1.3. Para se decidir sobre a expansão aeroportuária na região de Lisboa tem de se começar pelo procedimento previsto no CC que envolve a Concessionária e o Estado.
- 1.4. Há duas opções, previstas no CC: a primeira assenta numa proposta de construção de um novo aeroporto de Lisboa (NAL), que substitua o Aeroporto Humberto Delgado (AHD), e a segunda tem como base uma Alternativa da Concessionária para o NAL, que corresponde a uma solução dual, em que o AHD continua a existir de forma complementar com um novo aeroporto a ser construído. Pode haver ainda a apresentação de uma Alternativa pelo Concedente, caso discorde da Alternativa da Concessionária.
- 1.5. Destas duas opções quanto aos procedimentos resultam várias consequências, designadamente:
  - 1.5.1. A construção de um NAL leva a uma alteração do atual CC ou, não se verificando, à sua resolução. A Alternativa para o NAL terá consequências semelhantes, embora o procedimento a seguir deva ser densificado.
  - 1.5.2. Mesmo que a opção que venha a ser escolhida no âmbito do procedimento contratual coincida com uma das OE objeto do trabalho da CTI, não é possível

*W*



estimar o seu VAL, nem a sua rendibilidade, porque dependem de procedimentos contratuais que ainda não tiveram lugar, na sequência dos quais o CC vai ser alterado (ou resolvido).

1.5.3. No ECC admite-se que no final é necessário redesenhar o mecanismo de regulação das taxas aeroportuárias no contexto da decisão sobre a localização do novo aeroporto (ECC, p.46). No entanto, não são analisados sistematicamente nem construídos cenários para alterações da regulação das taxas aeroportuárias nem para outras possíveis modificações contratuais. Ilustra-se, e somente para as OE que envolvem Alcochete, a sensibilidade dos resultados a diferentes regimes de fixação das taxas, ou a diferentes calendários de investimento (ECC, pp. 32-37).

1.5.4. Para a hipótese de resolução do contrato o ECC sugere um método de análise para esse caso. Não tendo dados para quantificar os custos de uma resolução, não os apresenta, embora fosse útil fazer exercícios de simulação com base em valores plausíveis.

1.6. O que é indiscutível é que não é possível classificar as OE, no quadro do trabalho da CTI.

## **2. A CTI pretende alargar a área da Concessão?**

2.1. Há que distinguir entre as OE que só envolvem localizações dentro da área da Concessão e as que envolvem localizações fora da área da Concessão.

2.2. Em cada caso há consequências diferentes das que são retiradas pela CTI.

2.3. Se o aeroporto ficar fora da área da Concessão não está regulado pelo CC.

2.4. A CTI, na análise que apresentou de duas OE que envolvem o aeroporto em Santarém parte do princípio de que este aeroporto seria gerido como se fizesse parte da Concessão. Mas isto só seria possível se se alargasse a área exclusiva da Concessão para o incluir.

2.5. Só com o alargamento da área da Concessão para Santarém fariam sentido duas OE consideradas:

2.5.1. A que envolve o encerramento do AHD, ficando o aeroporto em Santarém como único aeroporto da região de Lisboa

2.5.2. A que prevê que o aeroporto em Santarém opere simultaneamente com o AHD, com as taxas aeroportuárias estabelecidas em cada um dos aeroportos de forma complementar, para respeitar o que a CTI entende ser o modelo regulativo do CC.

2.6. Mas é intenção do Estado alargar a área exclusiva da Concessão para Santarém? E da Concessionária? Não há nenhuma indicação nesse sentido. Assim, parece estar a ser analisada uma simples hipótese, sem nenhum ajustamento à realidade, a menos que a CTI proponha formalmente o alargamento da área da Concessão.

*n*

**3. A análise de localizações fora da área da Concessão implica que se analise um modelo regulativo diferente do CC**

- 3.1. A CTI justifica a aplicação do mesmo modelo regulativo, o do CC, a todas as OE argumentando que é assim que pode evidenciar as vantagens e as desvantagens de cada localização.
- 3.2. Este argumento seria adequado se o que distinguísse as OE fosse só a localização. Não é o caso, a não ser que, como se viu, se pretenda alargar a área da Concessão para incluir, por exemplo, Santarém.
- 3.3. Como esta hipótese deve ser excluída, tem de se reconhecer que um aeroporto em Santarém deve ter um modelo regulativo diferente do AHD, precisamente porque tem uma localização diferente. O seu modelo regulativo não pode ser dissociado da sua localização. E a sua análise deve ser feita tendo isto em conta.
- 3.4. Não sendo assim, está-se a analisar uma mera hipótese teórica e, em termos de ordenação, a prejudicar os resultados do aeroporto localizado fora da área da Concessão.

**4. A possibilidade de haver aeroportos fora da área da Concessão não foi, mas devia ter sido analisada**

A CTI não analisa a possibilidade de se resolver o problema da expansão aeroportuária na região de Lisboa fora da área da Concessão. No entanto, essa análise devia ter sido feita, pelos seguintes motivos:

- 4.1. Introduce um elemento inteiramente novo que é a possibilidade de haver concorrência com o AHD.
- 4.2. Existem interessados para fazer esse aeroporto na área de Santarém.
- 4.3. A possibilidade de se fazer um aeroporto um pouco mais afastado de Lisboa e mais próximo de concelhos do Oeste e do Centro com grande dinamismo económico, industrial e de serviços, deve ser devidamente analisada pelo efeito que pode ter na redistribuição espacial das atividades económicas.

**5. Os efeitos da concorrência entre aeroportos devem ser analisados.**

- 5.1. Não se pretendendo alargar a área da Concessão, deve ser analisada uma nova OE que é construir um novo aeroporto em Santarém (ASTR) e manter o AHD em funcionamento.
- 5.2. Cada aeroporto atua do ponto de vista comercial de forma independente do outro, ou seja, em concorrência, ainda que limitada pelas próprias condições do mercado.
- 5.3. Havendo concorrência entre os dois aeroportos, o operador do ASTR teria interesse em descer as taxas relativamente ao AHD para atrair companhias aéreas. Provavelmente, a Concessionária teria de responder com descidas de taxas no AHD,





quer nas taxas aeroportuárias quer na área comercial. Daqui resultariam benefícios evidentes para passageiros e empresas, que o trabalho da CTI não considera.

5.4. Do ponto de vista regulativo a concorrência entre aeroportos simplifica as coisas. O ASTR pode nem precisar de um modelo de regulação de taxas aeroportuárias, e o modelo regulativo do CC pode evoluir no sentido de passar a ser mais flexível, de acordo com a evolução do poder de mercado do AHD.

## **6. O problema das economias de escala na AF**

6.1. Na AF refere-se que não são consideradas economias de escala para os custos operacionais (p. 9). Assim, na análise admitem-se custos operacionais constantes.

6.2. A existência, ou não, de economias / deseconomias de escala em aeroportos e as relações entre a dimensão dos aeroportos e as receitas não-aviação são problemas controversos, sem dúvida nenhuma. No entanto, têm certamente impacto na rendibilidade das várias alternativas que se considerem, nomeadamente quando se comparam soluções duais com soluções *greenfield*. Por isso, seria útil fazer pelo menos um exercício de simulação, mesmo que limitado ao quadro de análise seguido pela CTI.

6.3. Por exemplo, na AF, a tabela 4.1. (p.9) sugere que nos aeroportos europeus os gastos operacionais unitários descem até um número de passageiros que anda entre os 5 milhões e os 15 milhões, e depois sobem. Isto sugere que nos maiores aeroportos os custos operacionais são crescentes? Não seria de fazer uma simulação admitindo esta possibilidade?

6.4. A análise da evolução das receitas é igualmente difícil. As receitas não aviação dependem de vários fatores, além da dimensão do aeroporto, que incluem, por exemplo, o tipo de passageiros: doméstico, internacional, em negócios, ou em turismo. É útil densificar a caracterização da procura e o seu eventual impacto nas receitas.

## **7. Na ACB admitem-se hipóteses que são suscetíveis de influenciar a ordenação das várias alternativas.**

7.1. Por falta de informação, na ACB não é considerada a variação do excedente do consumidor que resulta da expansão aeroportuária, nem no que diz respeito ao transporte aéreo, nem no que diz respeito às atividades comerciais aeroportos. Provavelmente pelo mesmo motivo, não são considerados os custos dos impactos dos sistemas de transportes terrestres na biodiversidade, florestas de montado, recursos hídricos, etc.

7.2. No entanto, importa ter presente que a variação do excedente do consumidor seria certamente uma das variáveis em que uma OE baseada no AHD e no ASTR operando em concorrência teria efeitos mais diferenciados relativamente a outras OE.

2



7.3. Além das limitações explicitamente admitidas pela CTI, seria importante que se esclarecessem com detalhe algumas opções e omissões constantes da análise custos-benefícios, designadamente no que diz respeito aos seguintes aspetos:

7.3.1. Tratamento dos custos de congestionamento (p. 25). Importaria esclarecer se foram só considerados custos relativos ao transporte terrestre individual, pois só a estes se aplica o conceito de congestionamento utilizado, e também explicitar as razões do congestionamento em cada OE e os impactos quantitativos respetivos.

7.3.2. Avifauna do estuário do Tejo. Não se encontra sobre isto ponderação explícita na ACB. Dada a sua importância no debate sobre o assunto, e dada a sua importância substantiva em termos ambientais, seria de esclarecer o tratamento que lhe foi dado e de o fundamentar claramente. A não consideração deste problema pode beneficiar a posição relativa de todas as OE que tenham um impacto na avifauna do estuário do Tejo.

7.3.3. Os valores considerados para os custos da sinistralidade ou da poluição atmosférica têm por base valores de referência europeus adaptados para o caso português (pp.28-30). Pode não fazer sentido esta adaptação. Os passageiros são na sua maioria de nacionalidade estrangeira ou residentes no estrangeiro. Seria talvez mais adequado adotar os custos europeus por passageiro como referência, ou, em alternativa, uma média ponderada dos custos de acordo com os países de origem dos passageiros.

A alternativa seguida, calcular estes custos como se se tratasse só de residentes portugueses tem, na perspectiva de um passageiro com origem num país de rendimento mais elevado do que o português, o efeito de se admitir que se pretendem níveis de proteção contra a sinistralidade ou contra a poluição inferiores àqueles que eles terão disponibilidade para pagar ou aos custos que têm de suportar.

É claro que fazer este ajustamento, para ter em conta a diversidade da origem dos passageiros, leva a que se atribuam diferentes custos de sinistralidade ou ambientais a diferentes passageiros só porque presumivelmente têm rendimentos diferentes. No entanto, um procedimento análogo já é seguido quando se atribuem diferentes valores do tempo a diferentes meios de transporte e consoante o tempo seja de trabalho ou de lazer.

7.3.4. Não se percebe bem o tratamento dado aos custos de carbono para a aviação. Refere-se que o transporte aéreo está no processo de internalizar o custo do CO<sub>2</sub> através da taxa de carbono, pelo que não é considerado na análise (p. 31). Ora, prevendo a CTI uma taxa de carbono de 2 euros, não se vê qual a correspondência entre este valor e o custo social do carbono, muito superior de acordo com as estimativas correntes.

Por outro lado, a aviação civil europeia está integrada no comércio europeu de emissões, ainda que beneficiando da atribuição inicial de licenças gratuitas. Tratando-se de um assunto extremamente relevante, seria útil que a CTI densificasse a sua abordagem nesta matéria.

7.3.5. Na determinação do valor económico das florestas de montado (34-35) parte-se de valor de 94,64€/ha/ano, baseado no estudo de 2010 da Corticeira Amorim e da Confederação Europeia da Cortiça. Este valor é atualizado com base na inflação para 114,76€/ha/ano. No entanto aquele estudo tem por base um preço de carbono de 14,02€/t/CO<sub>2</sub>eq. Ora, o preço do carbono recomendado para 2024 pela Comissão Europeia é de 148€/t, subindo progressivamente para 800€/t em 2050.

Estes valores não são referidos na ACB da CTI quando trata o valor económico do montado. Assim, fica-se com a ideia de que o valor utilizado pela CTI para as florestas de montado foi obtido utilizando um preço do carbono que é cerca de 12% do preço do carbono recomendado para 2024. Sendo assim, ficam beneficiadas as OE que venham a ocupar maiores áreas de montado, prejudicando as outras, que ocupem menos área de montado.

## **8. A ACB deve prevalecer na análise de recursos ambientais únicos ou de difícil substituição?**

8.1. A CTI refere, e bem, que uma avaliação com base na ACB é necessariamente incompleta, não sendo possível incluir todos os impactos económicos, sociais e ambientais, e que não dispensa a realização de estudos aprofundados designadamente na área ambiental.

8.2. No entanto, é de acrescentar que na ACB apresentada são incluídos impactos ambientais que podem ser avaliados de acordo com outros critérios, designadamente os que dizem respeito a recursos que são dificilmente substituíveis, ou podem ser considerados como recursos únicos.

8.3. Exemplos serão a avifauna dos estuários, os aquíferos e, mesmo os montados, que só são totalmente substituíveis ao fim de muitos anos. Nestes casos, o critério de eficiência económica que subjaz à análise custos-benefícios pode não ser o mais adequado para a decisão, pois não se estão a ter em conta os interesses das gerações futuras.

8.4. É útil, e até legalmente necessário, ter em conta outros critérios de decisão, como os baseados na sustentabilidade ou no princípio da precaução. Ignorar este problema, mesmo a nível qualitativo, pode introduzir algum enviesamento da análise pois beneficia as OE que utilizam mais intensamente esses recursos dificilmente substituíveis, ou únicos.

2



**9. A AIO não permite tirar conclusões sobre os impactos de cada OE na distribuição regional da atividade económica.**

- 9.1. A AIO apresenta estimativas por regiões definidas ao nível II da NUT, resultantes de matrizes regionais elaboradas para o efeito. Torna-se difícil interpretar estes resultados, pois não é apresentada a metodologia com que estas matrizes foram construídas, nem são apresentadas as matrizes propriamente ditas.
- 9.2. O nível II da NUT não é o nível de desagregação mais adequado para analisar o impacto na distribuição espacial da atividade económica de cada uma das OE.
- 9.3. É necessária uma maior desagregação, com uma definição adequada da área de influência de cada aeroporto e uma apreciação da dinâmica da atividade económica local e regional que se espere resulte de cada OE.

**10. É preferível ter custos muito elevados na construção e operação de um aeroporto?**

- 10.1. Na análise AIO, a opção que implique maior investimento e maior despesa tem geralmente um impacto maior na atividade económica do que as opções com menor investimento e despesa. É uma característica deste tipo de análise que não se deve esquecer na interpretação dos resultados.
- 10.2. No caso vertente, mais custos não são um mérito, antes pelo contrário. Os recursos que se poupem com OE de menor custo ficam disponíveis para outras aplicações alternativas na economia.
- 10.3. Seria útil apresentar os resultados de cada OE em percentagem dos respetivos investimentos e despesas, para que o decisor melhor pudesse fazer a ponderação de todos os aspetos relevantes.

**11. A CTI foi criada com um enquadramento institucional incompleto**

- 11.1. Está claro que não é possível uma avaliação crítica dos resultados do trabalho da CTI, porque nem sempre são explicitadas as hipóteses seguidas, nem os modelos utilizados. Além disso, há análises e estimativas que não foram feitas porque, de acordo com a CTI, a informação necessária não estava disponível.
- 11.2. No entanto, ainda que assim não fosse, e toda a informação estivesse disponível e todas as análises tivessem sido feitas e estivessem devidamente fundamentadas, não se poderia dizer que os resultados apresentados podiam ser imediatamente integrados no processo político de decisão. Seria sempre necessária uma análise crítica formal das hipóteses aceites e dos modelos adotados.
- 11.3. A consulta pública pode ser vista como um passo nesse sentido, mas essa não deve ser a sua razão de ser. A consulta pública contribui sobretudo para reforçar a legitimidade do processo de decisão, na medida em que permite obter contribuições de todos os interessados, pelo menos dos que achem que vale a pena contribuir.

u

- 11.4. Mas a consulta pública não dispensa uma análise completa e formal das hipóteses e modelos utilizados.
- 11.5. Além dos casos já indicados, relacionados com o impacto económico local e regional de cada localização, com o não tratamento de economias de escala e com a simplificação feita na ACB no tratamento de problemas ambientais fundamentais, há pelo menos um conjunto de resultados subjacentes a todas as análises que deviam ser devidamente revistos e discutidos, com base na metodologia utilizada: são os que dizem respeito às estimativas da procura.
- 11.6. Não foram consideradas os efeitos de variações de preços no tráfego aéreo e nas receitas aeroportuárias, como se viu. Mas o que mais se salienta nas estimativas utilizadas é o crescimento previsto do tráfego aéreo e número de passageiros utilizado como referência.
- 11.6.1. Qual é o cenário para uma economia portuguesa e para uma economia internacional onde só na região de Lisboa são recebidos daqui a 20 anos 70 milhões de passageiros? Ou, daqui a 40 anos, mais de 100 milhões de passageiros?
- 11.6.2. São turistas, resultantes de uma especialização extrema da economia no turismo? São passageiros em trânsito? Mas neste caso resultam de um aumento da quota de mercado do aeroporto de Lisboa, como *hub* intercontinental, ou de um crescimento geral do tráfego internacional?
- 11.6.3. Crescimentos deste tipo no tráfego de passageiros são consensuais na literatura e nas previsões das empresas no setor da aviação civil?
- 11.7. O trabalho da CTI deveria estar mais bem enquadrado do ponto de vista institucional. Se se pretende que uma Comissão com um mandato deste tipo faça estudos, e não se concentre numa síntese crítica de estudos já feitos, deve estar previsto um processo de validação posterior dos trabalhos da Comissão. Esta validação nem deve ter como principal objeto a qualidade técnica da análise, que em princípio se aceita. É necessária sobretudo porque importa fazer uma avaliação crítica das opções discricionárias que, num trabalho técnico sempre se fazem, quanto às hipóteses de análise e quanto aos modelos escolhidos. Essas opções têm consequências económicas e políticas.
- 11.8. Não é um problema da CTI, mas de integração do trabalho da CTI no processo de decisão político. Ou seja, é um problema do Governo, que o pode resolver.



João Confraria

11 de janeiro de 2024

# ANEXO IV

Comentário da ACHAR relativamente  
à estimativa de número de sobreiros

## Estimativa de número de sobreiros - CTA

---

From: Carlos Amaral Netto - ACHAR (amaral.netto@achar.pt)

To: carlos\_brazao@yahoo.com

Cc: rui.igreja@achar.pt

Date: Tuesday, January 9, 2024 at 11:20 PM GMT

---

Caro Carlos,

Relativamente ao estudo pedido pela CTI à Biodesign para produzir uma estimativa do número de sobreiros nas áreas de implantação das opções do CTA, Santarém e Vendas Novas, temos o seguinte a referir sobre a metodologia:

1. A metodologia é bastante clara quanto aos pressupostos técnicos e opções assumidas, sendo provável que a sua replicação resulte numa estimativa relativamente próxima;
2. No entanto, há algumas considerações que podem produzir uma estimativa bastante distinta e que é importantes realçar:
  - a. Dado que a densidade é determinada por fotointerpretação, e isso depender da experiência e rigor do técnico, é introduzido erro na estimativa;
  - b. A opção de realizar uma amostragem de 5 parcelas de 20 hectares cada, sendo que 4 são contíguas, não nos parece a mais indicada nem nos pareceu fundamentada no relatório. Consideramos que seria mais representativo fazer uma amostragem sistemática numa grelha regular;
  - c. Independentemente da variabilidade introduzida pela operação de fotointerpretação, a técnica é susceptível de erro i) pela contiguidade de copas, não sendo possível determinar o real número de árvores e ii) por existir o risco de não ser possível contabilizar árvores jovens, dependendo da resolução e actualidade da imagem aérea (informação que não é apresentada no relatório), e também por poderem existir debaixo das copas de árvores adultas;
  - d. A opção de usar a Carta de Ocupação do Solo de 2018 poderá ser a mais prática, por se tratar de informação oficial. No entanto, consideramos que é daqui que provirá o maior erro na estimativa. De facto, não apenas são liminarmente excluídas todas as áreas que não sejam das classes de Florestas de sobreiro ou Superfícies agro-florestais de sobreiro, como não existe qualquer avaliação sobre a precisão dessa mesma cartografia de ocupação para o local de implantação. Há outras áreas florestais em que o sobreiro está presente como espécie dominada, assim como há áreas que, salvo erro, deveriam ser classificadas como Florestas de sobreiro ou SAF de sobreiro.

Damos dois exemplos:

1. Área de eucalipto atravessada por vale ou linha de água com sobreiros adultos



2. Área de eucalipto cortado (Ortos 2018) com possíveis árvores jovens de sobreiro





3. A análise expedita que fazemos das áreas excluídas permite-nos, por si só, dizer que a estimativa de sobreiros no Campo de Tiro de Alcochete está, com elevado nível de certeza, subestimada.
4. Mesmo que a metodologia seja a mesma para todas as opções estudadas, não nos parece irrelevante o impacto que tem a própria estimativa em termos absolutos. Uma avaliação meramente comparativa não nos parece adequada para avaliar o impacto do eventual corte de sobreiros.

Como nota final, julgamos que, para um assunto desta importância, seria necessário proceder a um trabalho mais exaustivo, em particular partindo de uma fotointerpretação para definir as classes de ocupação do solo e complementar a fotointerpretação com levantamento, ainda que por amostragem, no terreno. Não sido feitas estas ações, somos levados a crer que existe um erro significativo na estimativa apresentada.

Um abraço

Carlos



# ANEXO V

Apresentação da Conferência de Imprensa de  
25 de janeiro de 2024 relativamente  
à Pronúncia Magellan 500



**MAGELLAN  
500 AIRPORT**

1253



**Pronúncia da Magellan 500  
ao Relatório Preliminar da  
Comissão Técnica Independente  
Principais Tópicos Comuns**

Lisboa, 25 janeiro 2024

## A MAGELLAN 500 E A CTI NO PROCESSO DA ANÁLISE

 <p><b>MAGELLAN 500 AIRPORT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>4 anos de desenvolvimento</b></li> <li>• <b>3 anos com consultores internacionais de referência no desenvolvimento de aeroportos</b></li> <li>• <b>1 projeto</b></li> </ul>	 <p><b>CTI</b> Comissão Técnica Independente</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1 ano</b></li> <li>• <b>4 meses com consultores nacionais contratados</b></li> <li>• <b>Analisar 8 soluções, e</b></li> <li>• <b>Desenvolver 4 conceptualmente (CTA modificado, V. Novas)</b></li> </ul>
--	---

## A MAGELLAN 500 E A CTI NO PROCESSO DA ANÁLISE

- **Magellan 500:** total cooperação e transparência
  - Comunicação transparente e formal, mesmo quando em desacordo
- **CTI: desde abril (conferência da 1ª Fase) contactou-nos proactivamente uma única vez**
  - Reagindo a uma entrevista sobre o prazo de construção do Magellan 500
- **CTI: tirando esta, desde abril nunca pediu esclarecimentos**
  - Nem mesmo nas soluções de navegação (relatório da NAV de 10 Nov)
- **CTI: ignorou pronúncias da Magellan 500, sem nunca justificar a razão**
- **CTI: 2 pedidos de alargamento do prazo da atual consulta ... 1 semana**

## NOSSA ANÁLISE: 7 PRINCIPAIS “PECADOS” do Relatório Preliminar

- 1) “Inviabilidade” na navegação aérea
- 2) Zonas de influência desconformes com a EU, com medição desigual (\*)
- 3) “Desvio” da AV no Plano Ferroviário Nacional, beneficiando Alcochete (\*)
- 4) Desorçamentação dos acessos a Alcochete (\*)
- 5) Definição dos perímetros de impacto ambiental (\*)
- 6) Desconhecimento reiterado do projeto Magellan 500 (\*)
- 7) Incompreensão das implicações do contrato de concessão (\*)

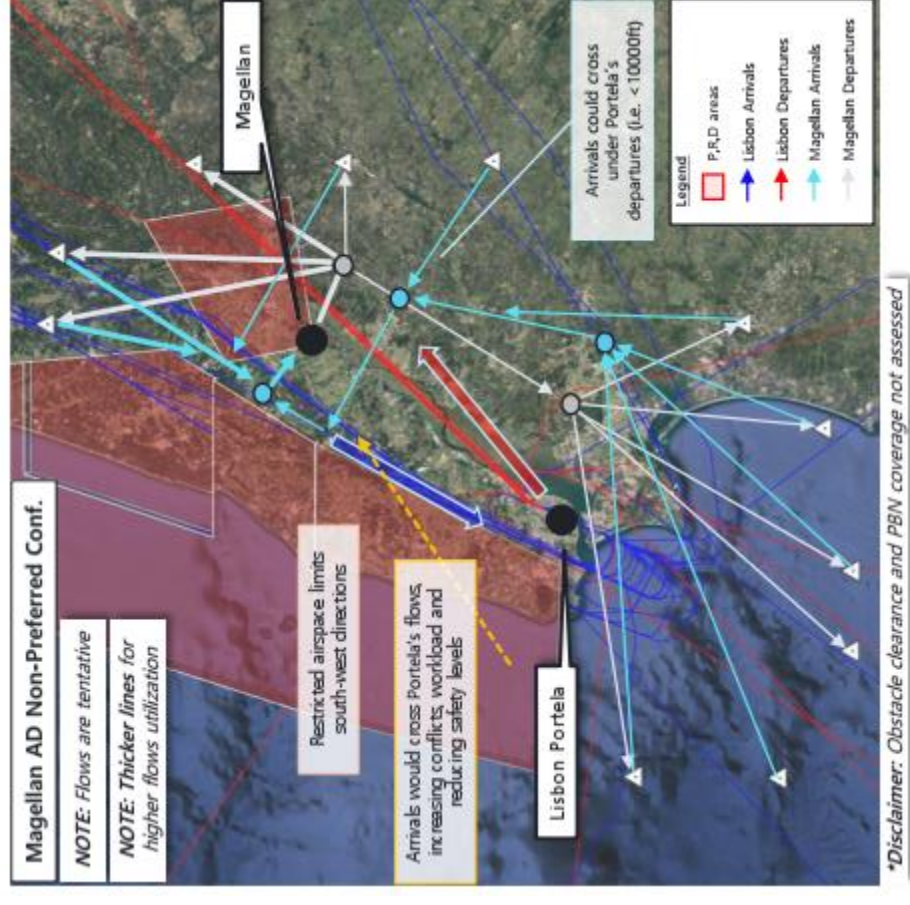
(\*) Objeto parcial ou total de anteriores pronúncias da Magellan 500, ignoradas



# 1) “INVIABILIDADE” NA NAVEGAÇÃO AÉREA

## NAVEGAÇÃO - ENQUADRAMENTO

- Magellan 500 tem **orientação de pistas otimizada**, tendo sido consideradas todas as condicionantes, **incluindo militares** como a **zona R60 de Monte Real**
- Em Fev-Abr a **Magellan 500** apresentou à CTI uma **solução de espaço aéreo**, que **respeita a zona R60**
- **Relatório da 1ª Fase** da CTI, 27 Abr: **“Conflitos com espaço aéreo militar”** surgem como **“Resolúvel”**, numa aceitação implícita da solução proposta
- NAV fez depois análise (Anexo 9 - PT2), igual para todas as opções, de Point Merge alinhado com as pistas
- **NAV não questiona a viabilidade**, adverte (Pág. 90 final) que **“constrangimentos ... numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ... reavaliados através de estudos específicos para o efeito.”**

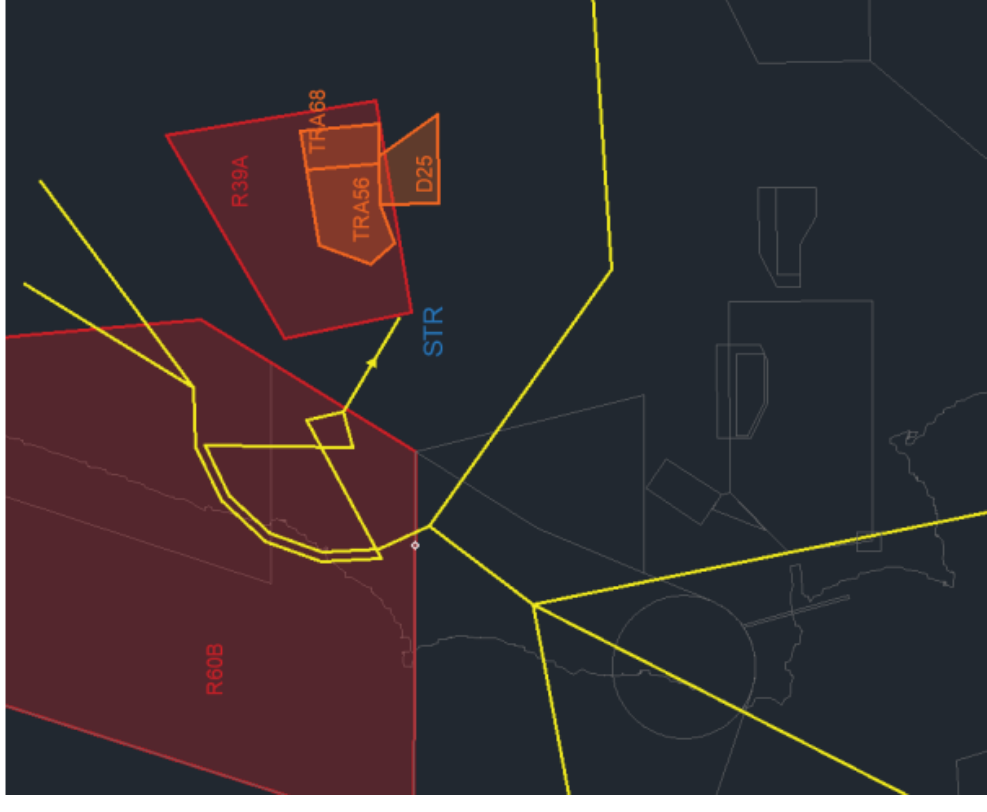


Snapshot do projeto de navegação submetido inicialmente pela Magellan 500



## NAVEGAÇÃO – SOLUÇÃO

- Consideramos que **a CTI**, ao declarar o Magellan 500 como “Inviável para um Hub” “por razões aeronáuticas”, **fez uma interpretação abusiva do relatório da NAV**
- NAV: “**não classificou nenhuma opção como "inviável"** (Expresso, 14 dezembro)
- Magellan 500 soube do relatório da NAV na Conferência da CTI sobre o Relatório Preliminar, a 5 de Dezembro
- Começámos imediatamente a afinação dos cenários, conforme recomendado no relatório da NAV
- “Point Merge” podem ser configurados para minimizar o impacto nas Zonas Militares
- **Afinámos cenários que permitirão as fases de expansão previstas do projeto Magellan 500. Serão submetidas amanhã na pronúncia, e base da continuação do trabalho**



Snapshot do PT2\_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação da NAV para a CTI, com o Point Merge em orientação “Não Preferente” dos movimentos

## 2) ZONAS DE INFLUÊNCIA DESCONFORMES COM A UE E COM MEDIÇÃO DESIGUAL

## ZONAS DE INFLUÊNCIA DOS AEROPORTOS

### DEFINIÇÃO USADA PELA COMISSÃO EUROPEIA

“A zona de influência de um aeroporto ... normalmente fixada em:

- **100 quilómetros ou**
- **60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade”**

Comunicação n.º 25 de 2014, Comissão Europeia  
PT6\_Anexo A - Análise legal do modelo de financiamento face aos regulamentos europeus

### DEFINIÇÃO USADA PELA CTI

“**30 minutos** a partir de cada localização aeroportuária, calculadas ao longo da **rede rodoviária**, em condições normais de circulação.

Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1 - 2.1. Enquadramento territorial

## ZONAS DE INFLUÊNCIA

- **Extremamente importantes** ao longo de toda a **análise comparativa** entre as diversas localizações / opções estratégicas

### **A definição da CTI não faz sentido porque:**

- **Os aeroportos internacionais distam centenas de Km, logo 30 minutos de carro é demasiado curto para uma área de influência**
- **Exclui a ferrovia, fundamental em todos os aeroportos europeus**

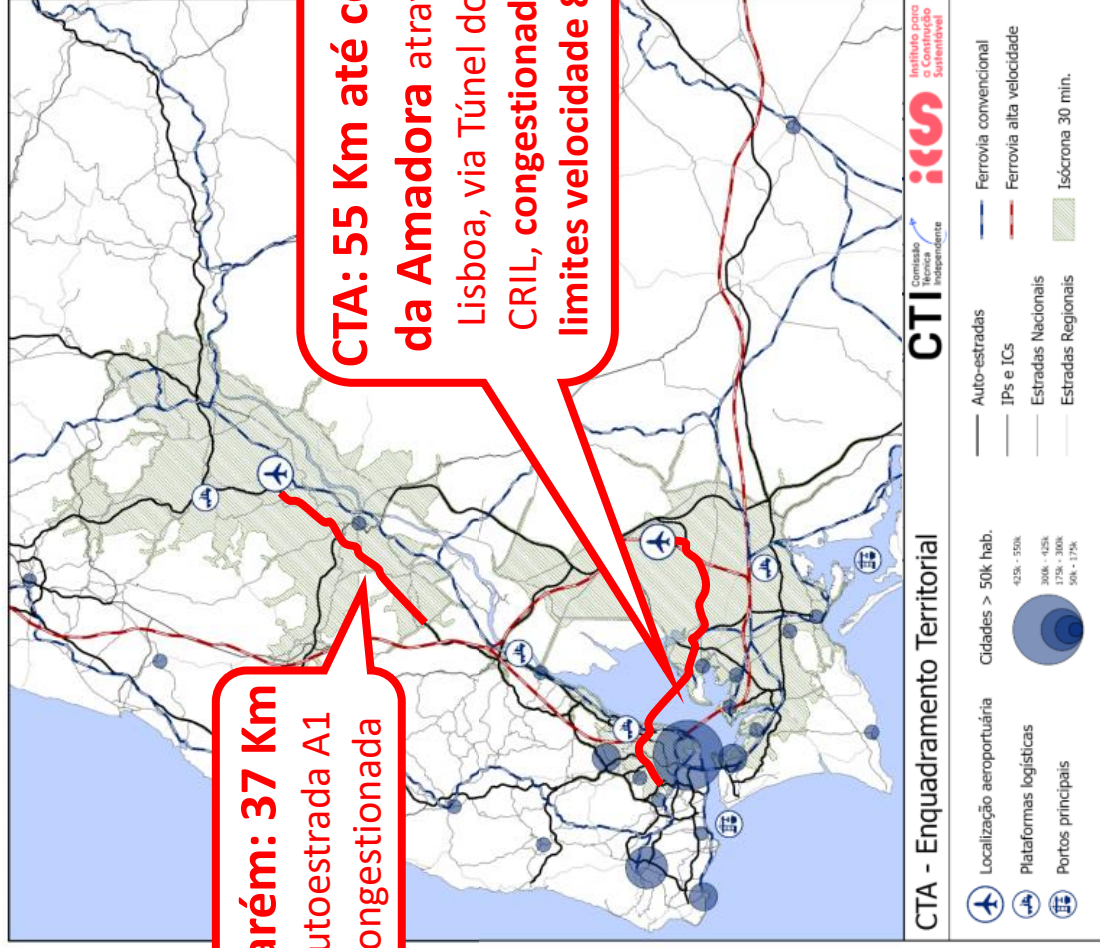
### **Em resumo:**

## **O RELATÓRIO DA CTI É DESCONFORME COM AS RECOMENDAÇÕES DA UE**

# CÁLCULO DISTORCIDO DAS ZONAS DE INFLUÊNCIA DAS OPÇÕES ESTRATÉGICAS PREJUDICANDO SANTARÉM



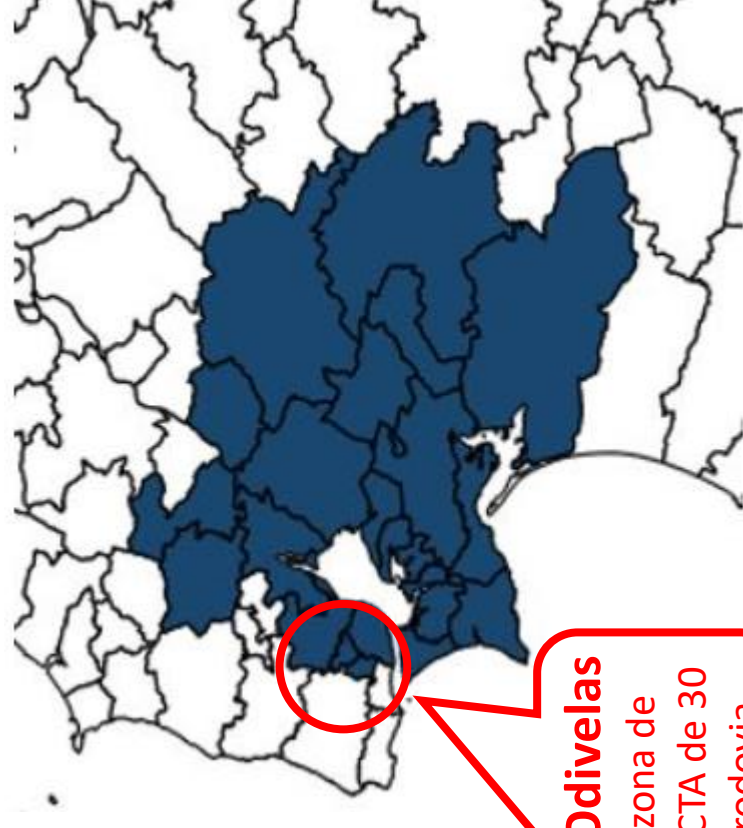
## EX: SANTARÉM VS. CTA



PT3 Relatório Técnico Complementar – Pág. 24 – CTA:

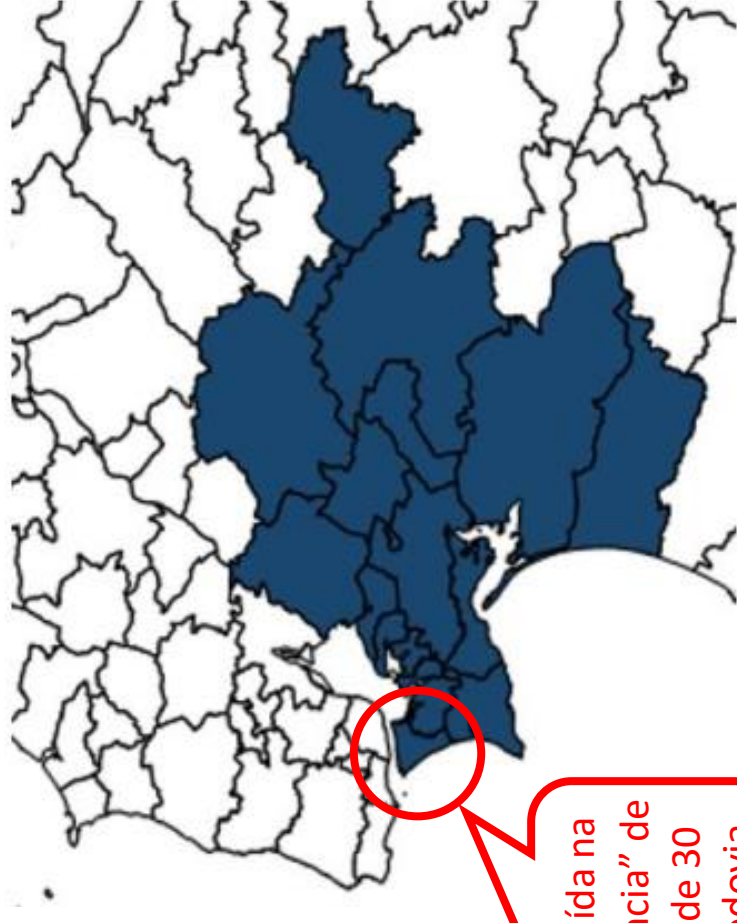
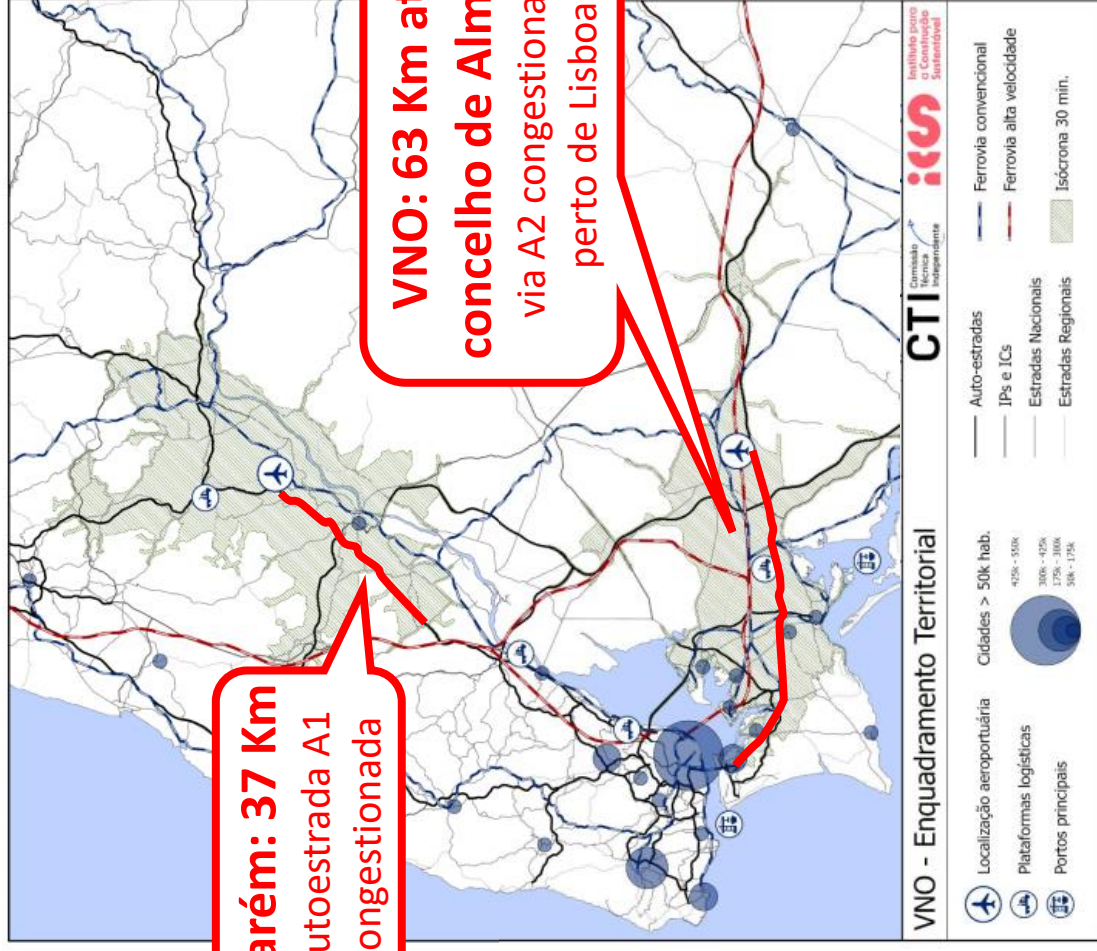
“A cidade de Lisboa é atingida em pouco menos de 30 minutos”

E depois ainda a atravessa até Amadora e Odivelas?



**Figura 4 - Área de Influência CTA**  
PT5\_Anexo 2 - Conectividade aérea e desenvolvimento regional

## EX: SANTARÉM VS. VENDAS NOVAS

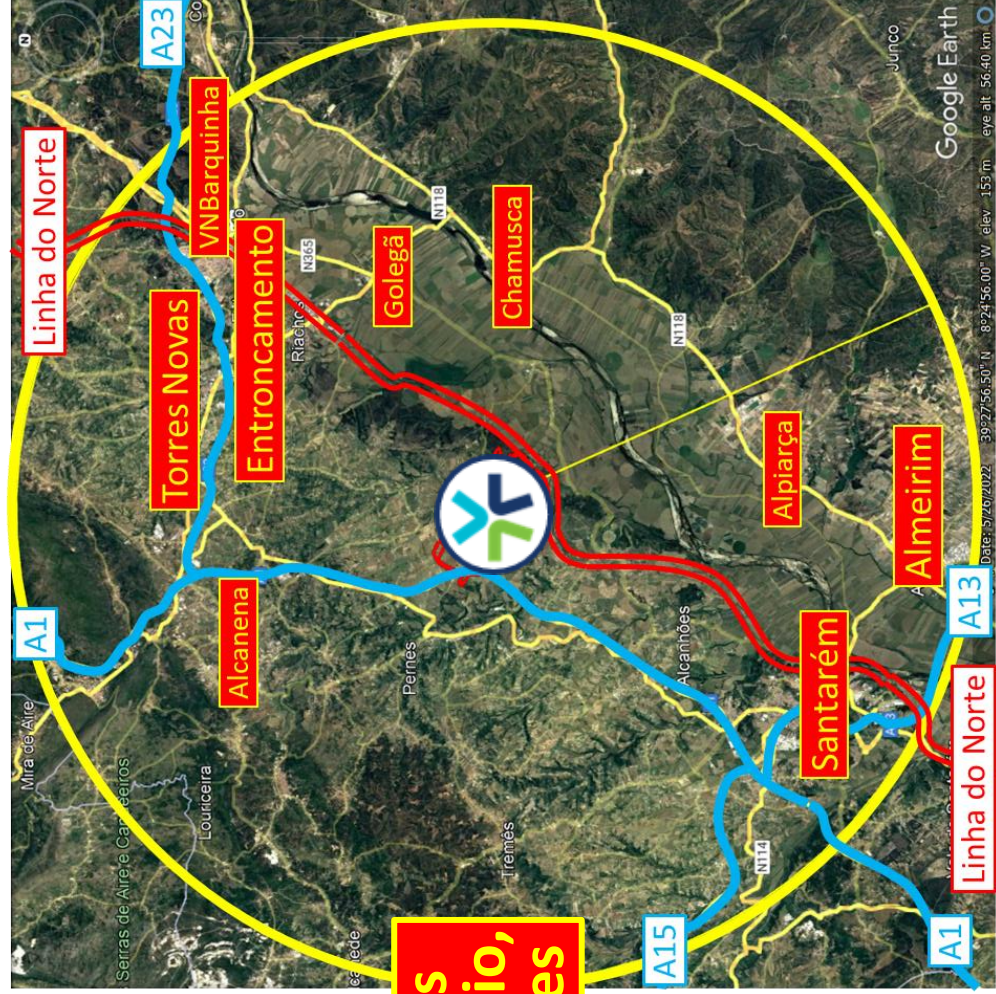


**Figura 8 - Área de Influência – VNO**  
PT5\_Anexo 2 - Conectividade aérea  
e desenvolvimento regional

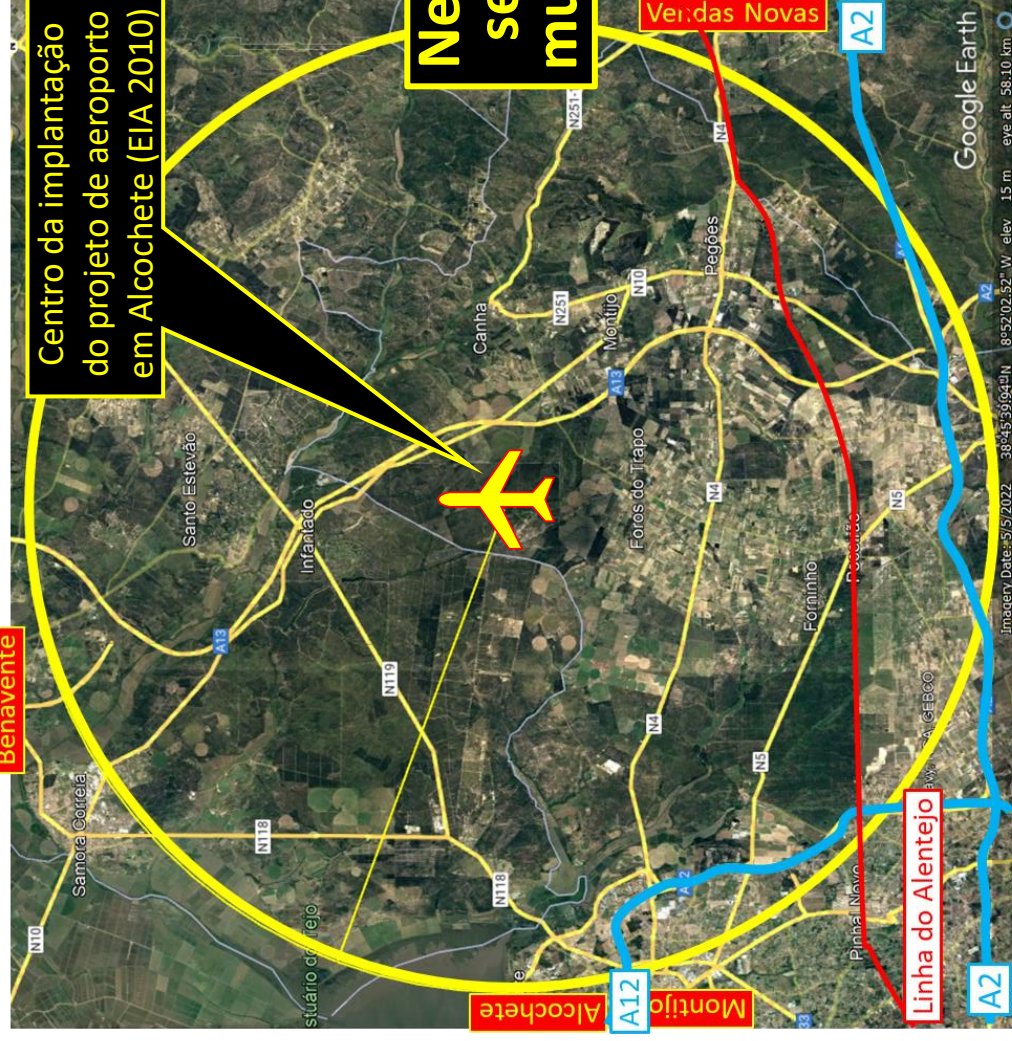


**SANTARÉM:** "tecido produtivo da região com poucas condições para tirar o maior benefício da infraestrutura aeroportuária (\*)"

**ALCOCHETE:** condições na envolvente muito favoráveis (densidade de população ativa e do tecido económico) (\*)



**9 sedes de município, 4 cidades**




**Centro da implantação do projeto de aeroporto em Alcochete (EIA 2010)**

**Nenhuma sede de município**

**Raio de 20 Km à volta das localizações**

**(\*) CTI – Rel. Prel. - Fator de Decisão 2 - Acessibilidade e Território**





3) “DESVIO” DA ALTA  
VELOCIDADE NO PLANO  
FERROVIÁRIO NACIONAL  
BENEFICIANDO ALCOCHETE

# O QUE IMPLICA PARA O PAÍS, PARA LISBOA, E PARA A ALTA VELOCIDADE?

PT3\_Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias

“A presente proposta ... preconiza ... (a azul claro, na Figura III.19) um enlace com as linhas de Alta Velocidade e do Norte na zona do Carregado.

**Prolongamento ... de AV ... da ordem dos 38 quilómetros.**

... tem como suporte os **elementos do PFN ... apresentados pela IP”**

(Rede Ferroviária Nacional- Articulação com localizações em estudo para o NAL, **Workshop PT3, LNEC 27/09/2023)**

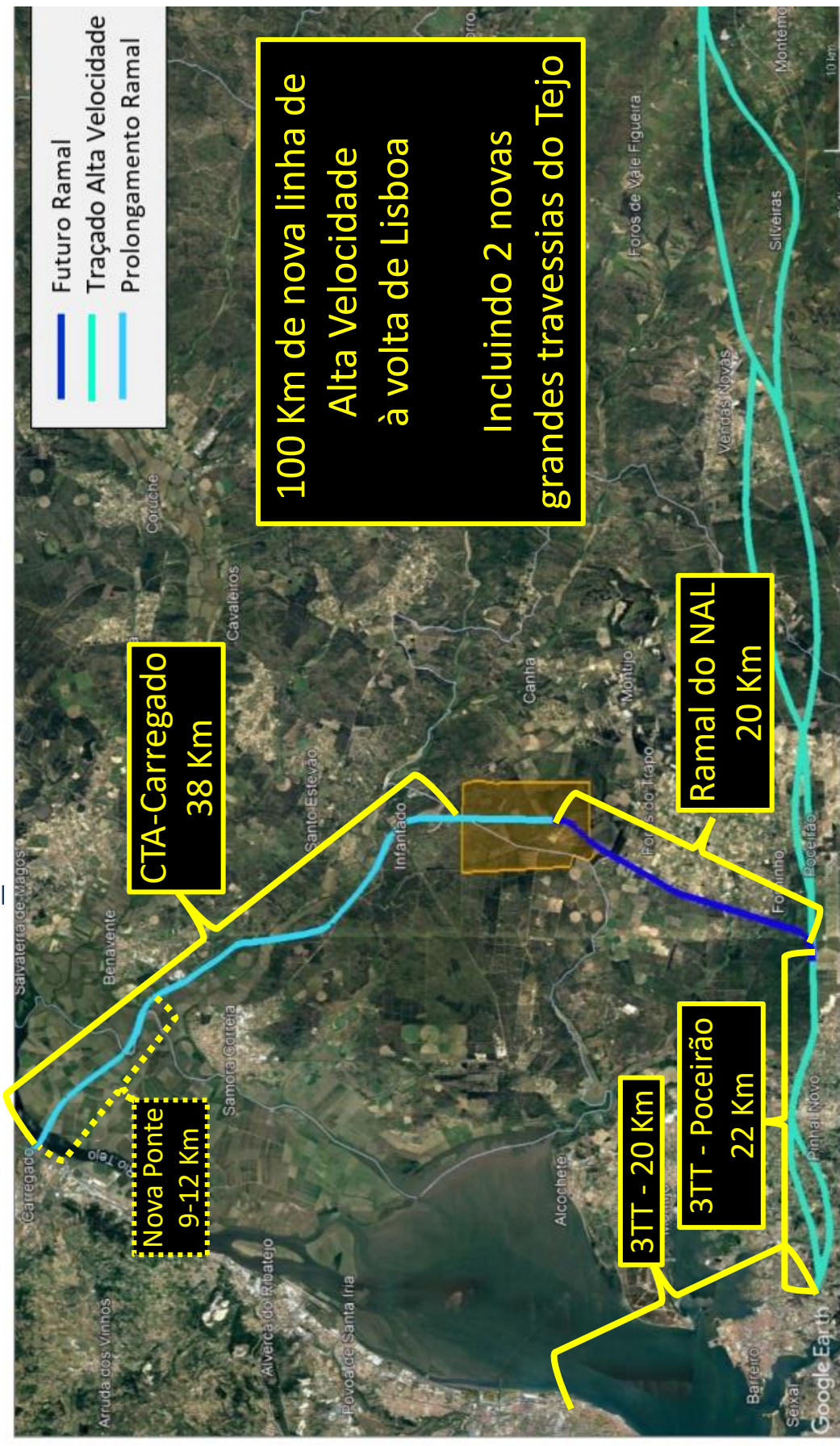


Figura III.19 - Proposta Variante para a solução aeroportuária Campo de Alcochete.



# JÁ ANTES HAVIA SIDO DESCARTADO

NOTA TÉCNICA



Designação:

Nº

Doc.:

Data: 31/10/2007

Pág.:

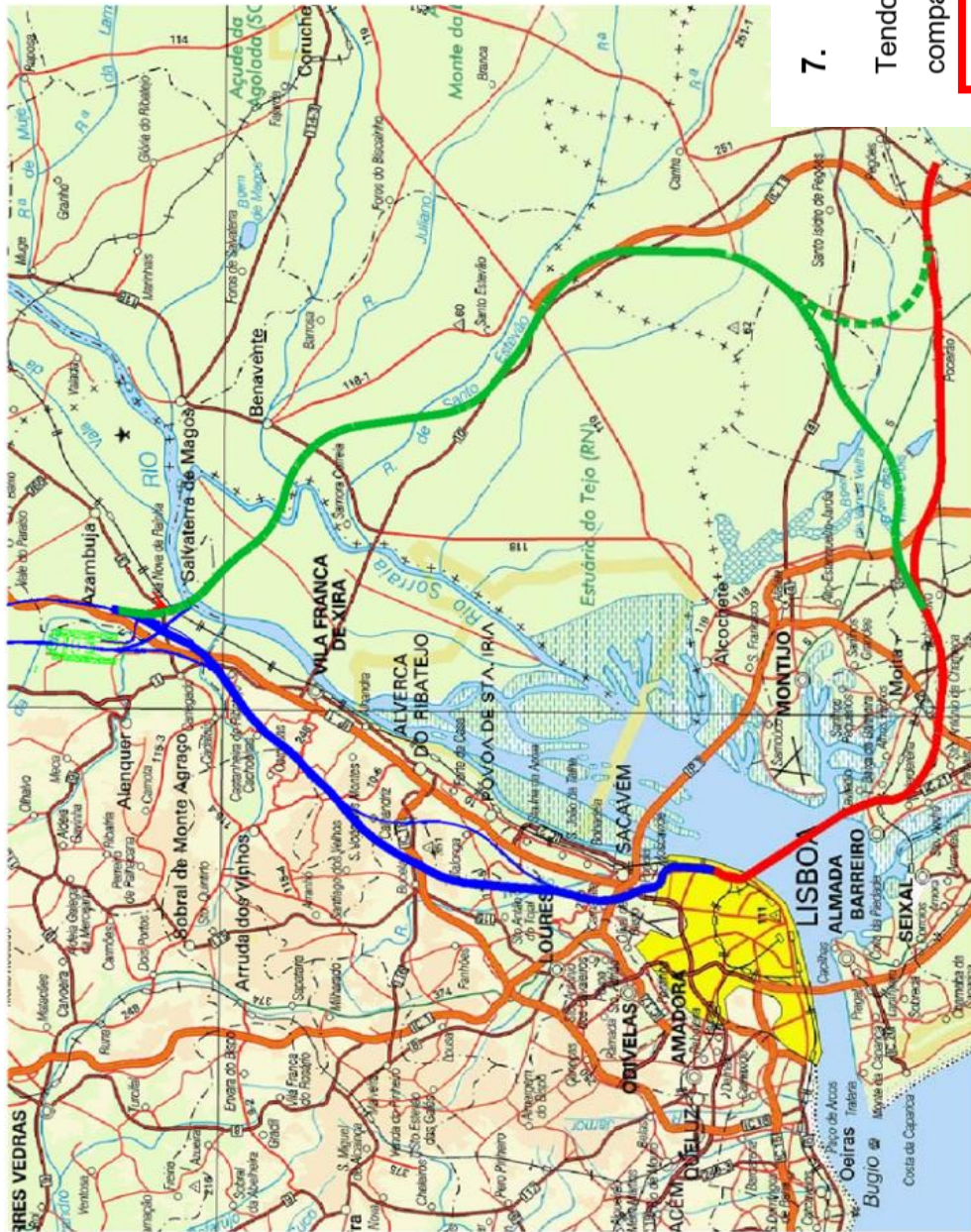
## ALTA VELOCIDADE FERROVIÁRIA: ANÁLISE COMPARATIVA DAS ALTERNATIVAS DE ENTRADA EM LISBOA

Nº Documento:	
Código na Origem:	Nota Técnica
Tipo de Documento:	Engenharia
Origem:	
Pacote/Contrato nº:	

Área Funcional	Nome	Sigla / Rúbrica
Elaborado por:	Procura e Mobilidade	Gonçaves Henriques
Verificado por:	TTT	Duarte Silva
Aprovado por:		
Autorização Envio por:	CA	Carlos Fernandes

## 7. CONCLUSÕES

Tendo em atenção os resultados na multiplicidade de aspectos considerados na análise comparativa em relação às alternativas que foram objecto de análise neste documento relativas à configuração da Rede de Alta Velocidade para servir Lisboa, **conclui-se que o traçado que se desenvolve pela margem direita do Tejo é mais vantajoso.**



Alternativa A

Alternativa B





# PARA QUE NÃO RESTEM DÚVIDAS

“Ao longo do Plano, três categorias de maturidade:

- **Em execução**, no âmbito do programa de investimentos até ao final de 2023;
- **Em projeto**, inscritos no PNI 2030, com ações em curso para execução até 2030;
- **Em planeamento**, rede que constitui o objetivo final do Plano Ferroviário Nacional;



PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL

Traçados apenas ilustrat

Existente

Em execução

1 Eletrificação da Linha do Oeste

Em projeto

2 Quadruplicação da Linha do Iorte, Alverca - Azambuja

3 Quadruplicação da L. Cintura, Roma-Areeiro - B. Prata

Em planeamento

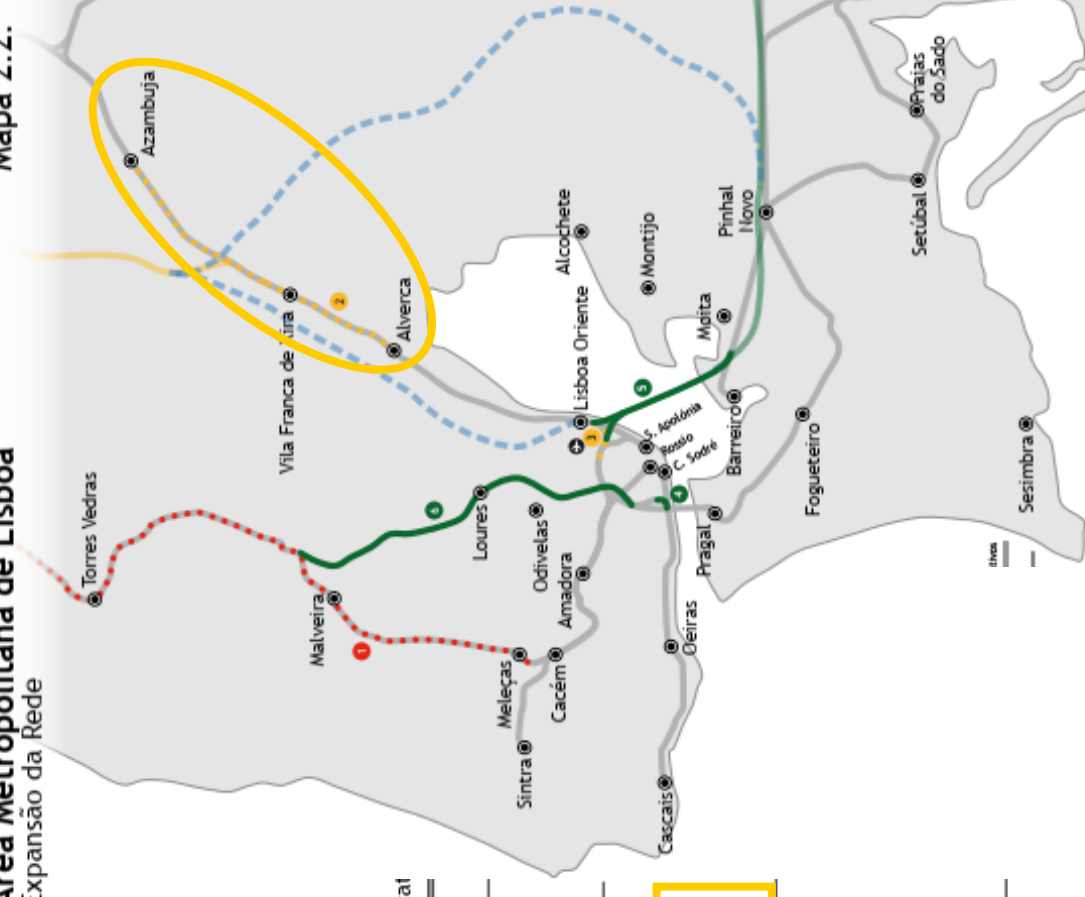
4 Ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura

5 Travessia Ferroviária do Tejo, Chelas - Barreiro

6 Linha Lisboa - Loures - Matveira

Área Metropolitana de Lisboa  
Expansão da Rede

Mapa 2.2.



## 4) DESORÇAMENTAÇÃO DOS ACESSOS A ALCOCHETE



# ALCOCHETE: CTI “DESORÇAMENTA” AV, INCLUSIVE O RAMAL (2010)

“A 4.4.2.1. Estimativa de custos dos acessos ferroviários

Os valores de investimento previstos dizem respeito exclusivamente à execução do traçado ferroviário dentro do perímetro aeroportuário (7 Km), uma vez que se trata da retificação do traçado de uma linha AV já prevista” (???)

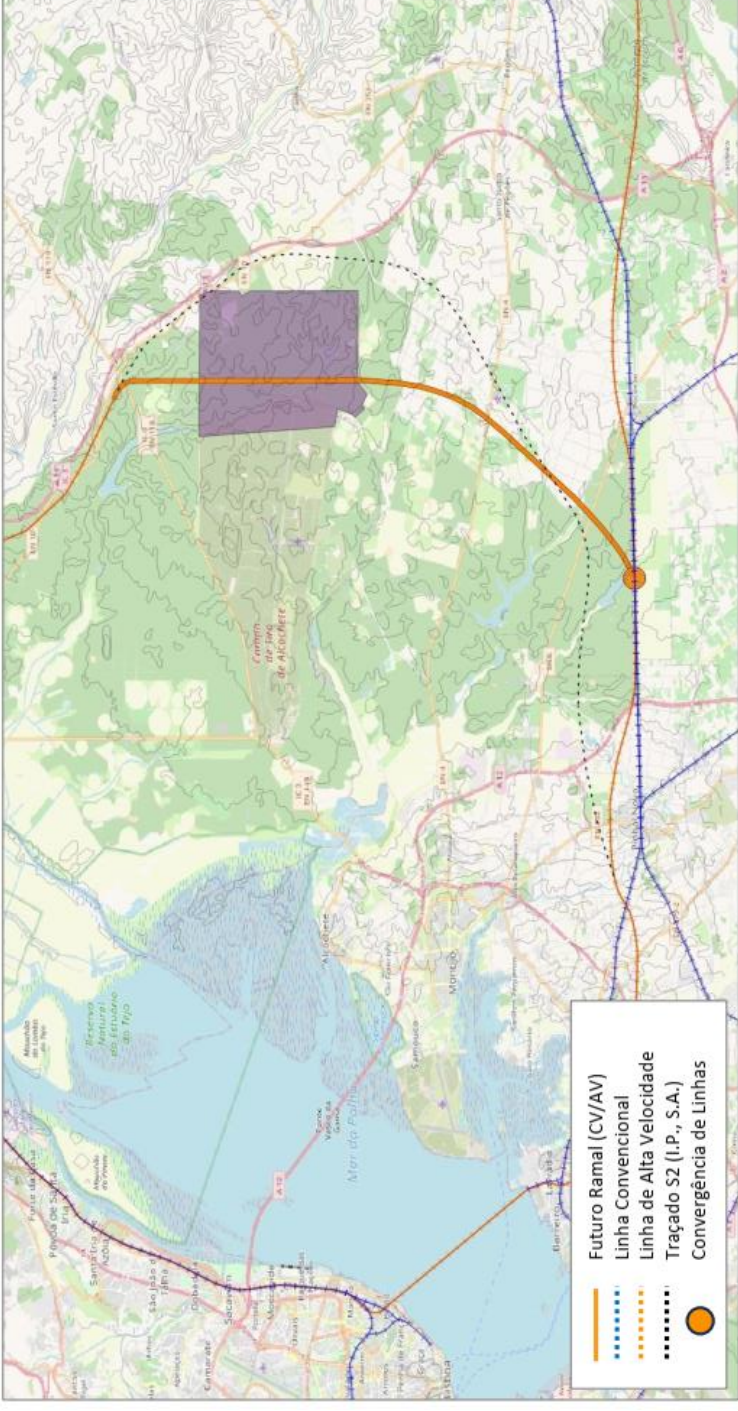


Figura III.32 – Proposta ferroviária para a solução aeroportuária CTA.

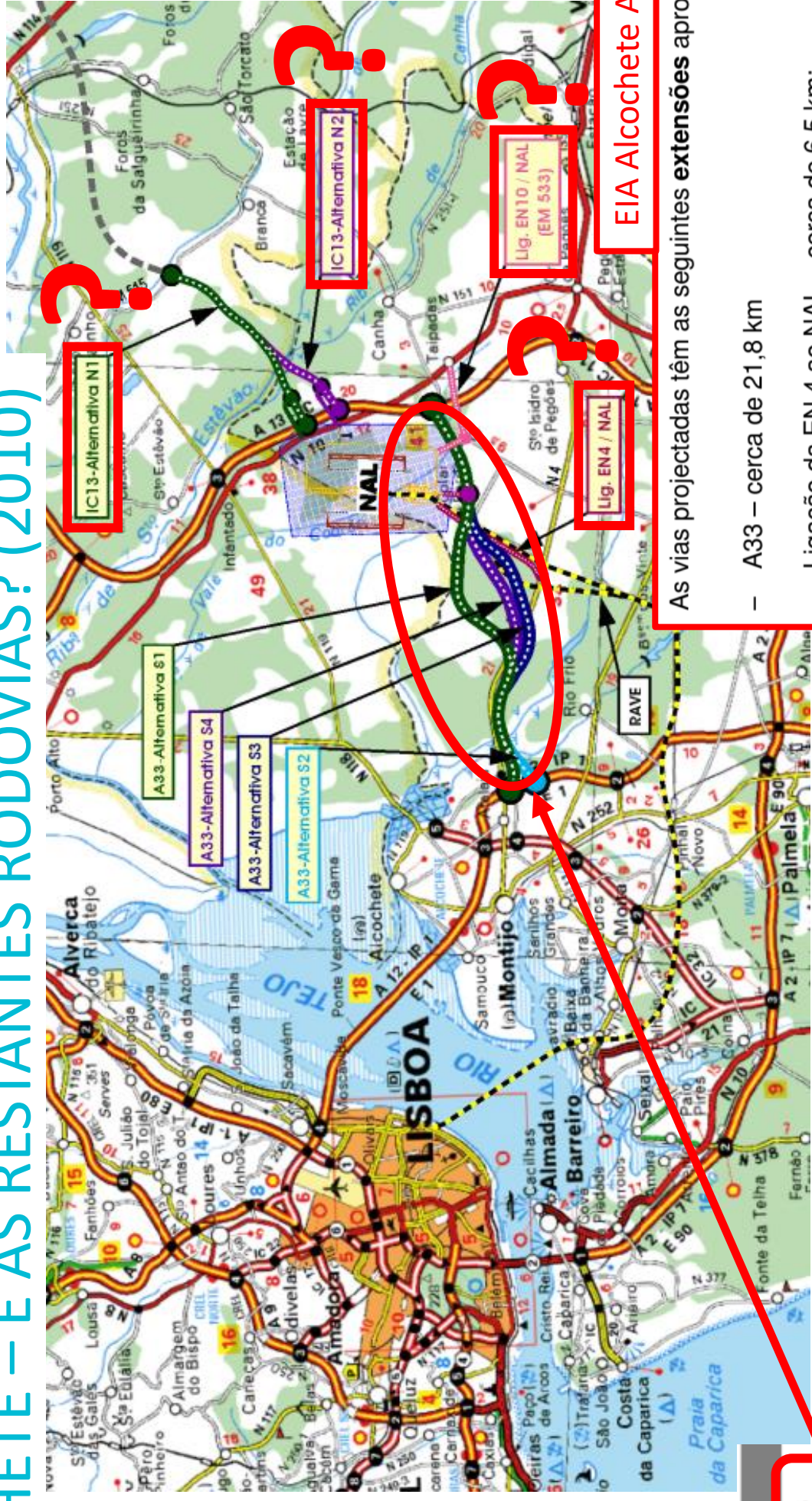
CTA CTA+AHD	Extensão (Km)	Estação		Extensão Cut&Cover (m)		AMV (un.)	Enlace (un.)	Valor (M€)
		Terreno	Enterrada	Plena Via	Estação			
AV/CV	7,0	Plano	Enterrada	6 000	1 000	4	0	282,5

Tabela III.24 - Estimativas de custo ferroviário (CTA+AHD e CTA).

PT3\_Anexo 2 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 2



# ALCOCHETE – E AS RESTANTES RODOVIAS? (2010)



4,6
19,2

Base

PT3\_Anexo 1 - Território e  
Acessibilidades Rodo  
Apenas 23 Km de Autoestrada

EIA Alcochete Acessos 2010

As vias projectadas têm as seguintes **extensões** aproximadas:

- A33 – cerca de 21,8 km
- Ligação da EN 4 ao NAL – cerca de 6,5 km;
- IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515 – cerca de 12,8 km.

O troço da EM 533 a beneficiar tem uma extensão de cerca de 3 km.



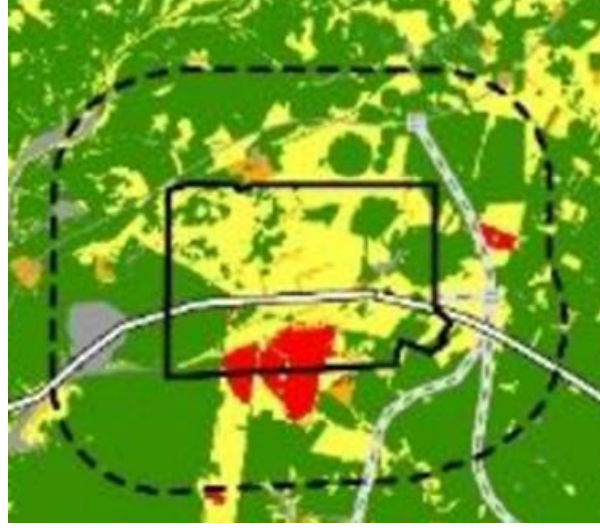
## 5) DEFINIÇÃO DOS PERÍMETROS DE IMPACTO AMBIENTAL

## RISCO DE INCÊNDIO

PT4\_Anexo 4 - Condicionais nos domínios dos risco

- **Alcochete: baixo índice de perigosidade**
- **Santarém: Maior risco de incêndio**

Seguramente não na zona de implantação e perímetros próximos



Alcochete



Santarém





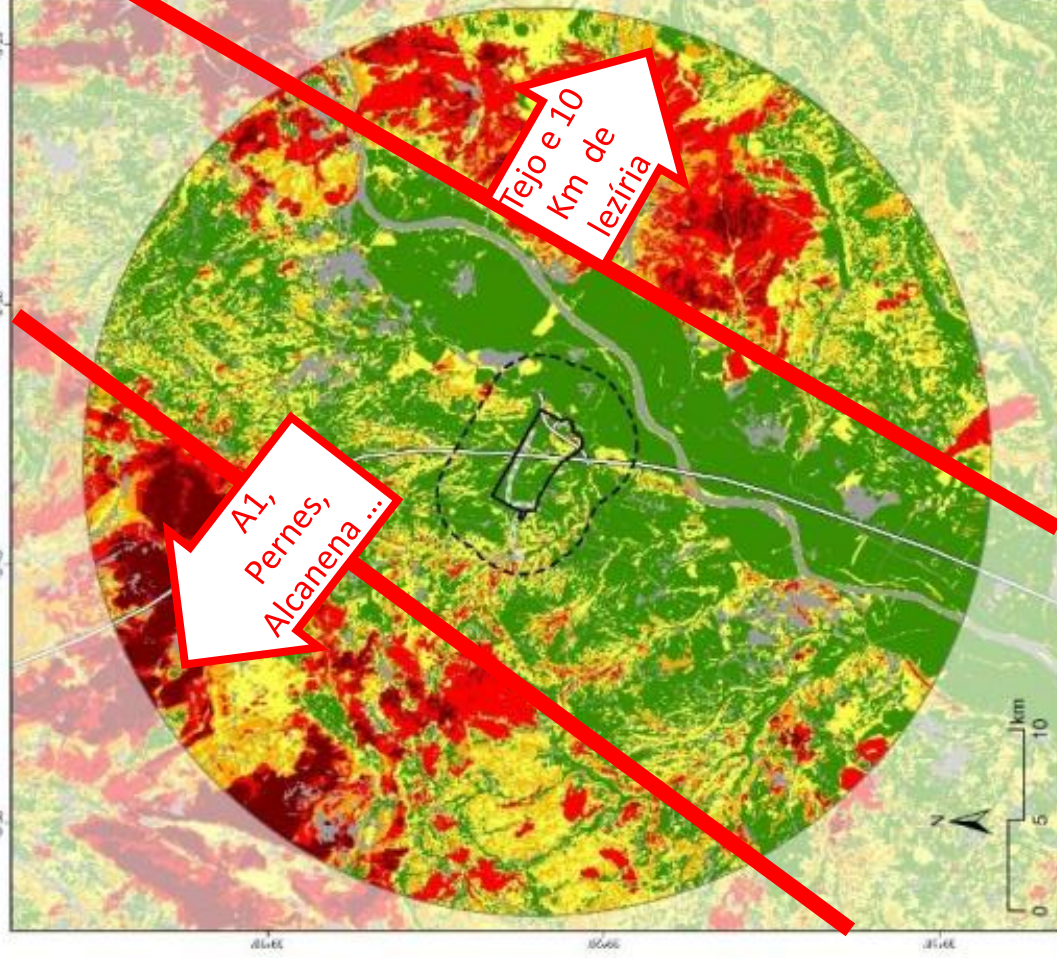
## RISCO DE INCÊNDIO

Penalizado por zonas de incêndio remotas no perímetro de 25 Km considerado, que não fazem sentido porque:

- Zonas a Sul do Tejo, separadas pelo rio e mais de 10 Km de lezíria húmida cultivada
- Zonas a Oeste, com Alcanena, Pernes ... de permeio, que funcionam como barreiras urbanas aos incêndios

**Análise sem ligação com a realidade**

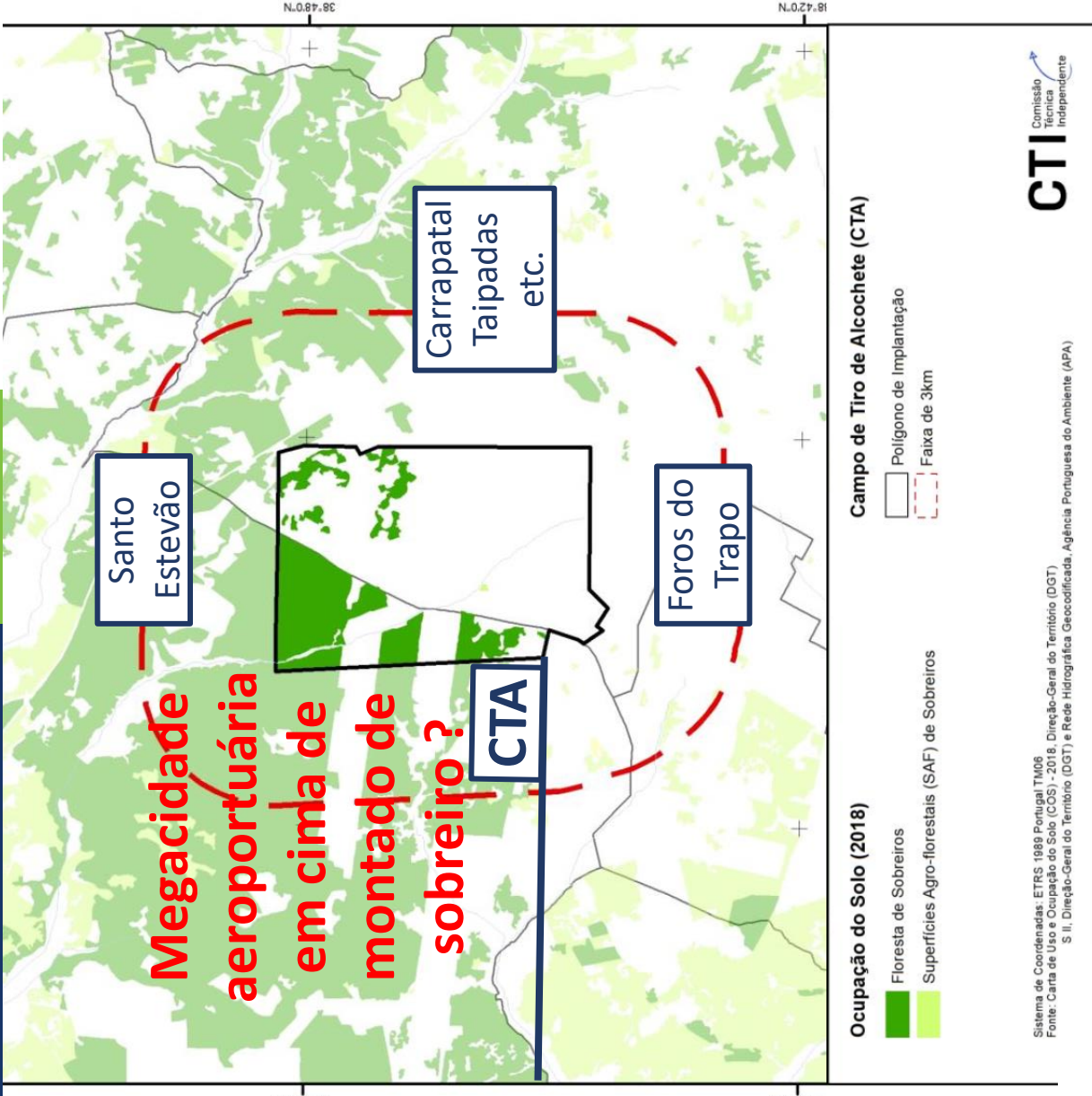
PT4\_Anexo 4 - Condicionais nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos



## SOBREIROS - ALCOCHETE

- Porquê aqui contagem só no aeroporto, e não nos perímetros de 3 ou 25 Km?
- **3.338 hectares de montado só no perímetro de 3 Km ...**
- CTA: CTI refere uma cidade aeroportuária com 1.371 hectares (PT2 Relatório Técnico Complementar)
- Recomenda mesmo às CMs de Benavente e Montijo “Promover uma estratégia, o desenho urbano ... em terrenos do Estado (CTA)”
- **Onde será construída: na enorme mancha de sobreiro à volta e no CTA?**

1278



Quadro 21 - Florestas de Sobreiro por polígonos de implantação e faixa de 3km (em hectares)

OPÇÕES ESTRATÉGICAS	Polígono de Implantação	Faixa de 3km
OE 3 - Novo aeroporto no CTA Alcochete, que substitua integralmente o AHD	764	3 338

39 - Sobreposição do polígono com florestas de sobreiro e SAF de sobreiro, CTA

PT4\_Anexo 2 - Condicionalismos nos domínios da biodiversidade, áreas naturais e avifauna



## 6) DESCONHECIMENTO DO PROJETO MAGELLAN 500



# ACESSO RODOVIÁRIO PROJETO SANTARÉM

02) Airport Planning - Based on Idom Project Report

**Estrada por cima das pistas  
desenhada pela CTI**



Figura III.12 - Proposta Base para a solução aeroportuária Santarém.



Flood Plain Detail

**Projeto Magellan 500 - Via rápida  
interna de circulação e acesso**  
Constante em toda a documentação  
fornecida à CTI em Março

## 7) INCOMPREENSÃO DAS IMPLICAÇÕES DO CONTRATO DE CONCESSÃO

## UMA ANÁLISE ESTRATÉGICA MUITO DIFERENTE

- Até 2007-8: o Estado decidia entre projetos de investimento público
- O sector aeroportuário liberalizou-se na União Europeia
- Existe uma concessão a um privado, com uma área exclusiva definida
- Duas Opções Estratégicas têm promotores privados assumidos
- Santarém: a única opção estratégica fora da concessão
- Santarém: concebida sem dinheiros públicos ou ajudas de Estado
- Quaisquer ajudas de Estado terão de respeitar o Direito Comunitário de Concorrência
  - Sejam elas financeiras, cedência de terrenos públicos, construção de infraestruturas de acesso dedicadas, ou quaisquer outras



## FRAGILIDADES NA ANÁLISE JURÍDICA DA CTI

- Não observação plena do mandato definido pela RCM 89/2022 (ao nível da sistematização e do objeto)
- Não observação do procedimento e do conteúdo exigido pelo DL 232/2007 – o Relatório Preliminar tal como está não serve como AAE
- Alteração dos pressupostos do mandato da CTI fruto da recente decisão do Governo para realização de obras no AHD (RCM 201/2023)
- Não consideração do regime das “ajudas de Estado” relativas à disponibilização/cedência de terrenos públicos
- Não consideração de todas as situações jurídicas relativas ao atual Contrato de Concessão, em particular no que respeita ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL
- O Relatório Preliminar não assegura uma futura decisão administrativa/política do Governo transparente, fundamentada e legal.

- Todas as opções são financeiramente viáveis, não sendo necessário financiamento público para a construção do novo aeroporto

### 3. Resumo Não Técnico

**“Estamos na mão da ANA”**

**“Se calhar (a ANA) tem disponibilidade para começar a fazer Alcochete”**

Entrevista da Presidente da CTI ao Público e Renascença, 8 dez

- O **financiamento** da infraestrutura aeroportuária mais crítica (e cara) do País **não deve estar sujeito ao “se calhar”**
- **Não fazem sentido estudos de viabilidade económica** idênticos para todas as OEs, **como se não houvesse uma concessão em vigor**
- Os fundos para o investimento terão no aeroporto e infraestruturas de acesso **terão de vir de algum lado ... restrições nas ajudas de Estado**
- Santarém: **único projeto fora da concessão, concebido sem dinheiros públicos, escalável para as necessidades futuras**

# PRINCIPAIS “TAKE-AWAYS”



## PRINCIPAIS “TAKE-AWAYS”

- 1) Áreas de Influência: análise não conforme com as recomendações da Comissão Europeia para a UE**
  - Com implicações transversais a toda a Análise Estratégica: população servida, impacto económico, concorrência e financiamento ...
- 2) Análise favoreceu Alcochete (e Vendas Novas) em múltiplas áreas**
  - A mais importante nas infraestruturas de acesso, sua desorçamentação, equiparação AV futura vs. existentes ... **como o próprio relatório confessa**
- 3) Incompreensão do contrato de concessão e suas implicações**
  - Mormente no financiamento das Opções estratégicas dentro da concessão, **deixando o País exposto**





**Flexibilidade**  
**Sustentabilidade**  
**Ambição**



<https://magellan500.com>

**MAGELLAN 500**  
AIRPORT

**MUITO OBRIGADO**