Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não

Audição Parlamentar sobre o PNPOT, 27 de março de 2019

AS PESSOAS E O PAÍS EM PRIMEIRO

Notas prévias

Tendo como principal eixo da sua actuação a preocupação com o eventual uso da Base Aérea nº 6, no Montijo, para uso como aeroporto complementar de Lisboa/AHD, a "Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não", não restringe a sua intervenção às questões aeroportuárias nem tão só, ainda que isso seja determinante, à localização do Novo Aeroporto de Lisboa.

A "Plataforma Cívica" vem a esta audição sobre o PNPOT, Plano Nacional para as Políticas de Ordenamento do Território, com a disponibilidade de dar o seu contributo para a definição do que considera serem os grandes vectores estratégicos com influência na região e importantes reflexos no país.

Historicamente e até por razões de grande proximidade, os concelhos da Margem Sul do Tejo sempre tiveram uma forte e profunda ligação à capital do país.

Durante séculos o rio Tejo, qual fronteira natural, constituiu um "obstáculo" e um desafio ao engenho humano.

Tornar o Tejo e o seu estuário como centralidade da Área Metropolitana de Lisboa, AML, e dar conteúdo ao conceito de "Cidade das Duas Margens" constituem, a nosso ver, uma preocupação e um objectivo que o PNPOT pode e deve conseguir integrar.

No caso da Margem Sul, o Tejo acaricia e interliga, de modo natural, seis dos concelhos da Península de Setúbal: Almada, Seixal, Barreiro, Moita, Montijo e Alcochete.

Neles residem cerca de 570 mil seres humanos que se foram habituando a ver Lisboa, e os concelhos a si adjacentes, como um "cordão umbilical" que os liga à vida. Seja por razões de trabalho, seja por razões de estudo, seja por razões de lazer, Lisboa "faz parte" da vida dos habitantes da Margem Sul.

Nem sempre, ao longo dos tempos, as populações residentes na Margem Sul do rio dependeram tanto da Margem Norte no que diz respeito ao trabalho e ao emprego como nas últimas três décadas.

O desaparecimento, a partir de meados da década de 80 do século passado, de grandes empresas industriais agravaram a dependência da Península de Setúbal face à área norte

da AML (Lisboa, Oeiras, Loures e Sintra, nomeadamente) no que diz respeito ao emprego.

Lisnave, Sorefame, Siderurgia Nacional, Quimigal, Mague, Setenave entre muitas outras dezenas de unidades empresariais de sectores tradicionais (Cortiça, Têxtil, Conservas, Reparação e Construção Naval…) ao desaparecerem ou ao diminuírem, drasticamente, a sua actividade, caso da Lisnave/Setenave, liquidaram dezenas de milhares de postos de trabalho e criaram uma forte pressão sobre o emprego na região.

Concomitantemente, a diminuição significativa de sectores e actividades produtivas como a agricultura e as pescas bem como da indústria extractiva, colocaram a Margem Sul e a Península de Setúbal sob uma forte pressão e constrangimentos quer no que diz respeito à riqueza produzida, quer no que diz respeito ao emprego. Tais acontecimentos tiveram até influência no agravamento da dependência alimentar, mas não só, da região e do país.

O advento da construção da AutoEuropa e do universo de empresas ao seu redor, sendo um factor positivo, não "compensou" as perdas sofridas.

A dependência do emprego, face à margem norte, teve, e tem ainda, consequências significativas na mobilidade originando movimentos pendulares que, pelo seu elevado número e pela concentração e coincidência de horários, têm levado à quase saturação das acessibilidades nas chamadas horas de ponta. Tal situação, arrasta consigo um gasto improdutivo e dramático do número de horas consumidas em deslocações de e para o emprego. Os reflexos na produtividade mantem-se num nível, exageradamente elevado.

Tal facto, por si só, coloca em cima da mesa a questão central da mobilidade e do transporte público e o contributo, profundamente negativo, do uso do transporte individual no aumento das emissões de carbono e na degradação ambiental.

O desinvestimento sucessivo nos transportes públicos, nomeadamente nos domínios fluvial, ferroviário e do metropolitano, seja ele o de Lisboa seja ele o do Sul do Tejo (MST), levaram à degradação das frotas, ao incumprimento de horários, à degradação do conforto e da qualidade dos mesmos. Não menos relevante tem sido a diminuição significativa do número de trabalhadores nesta área vital para o país.

Tal não se deveu a nenhuma conjugação de factores adversos ou a um súbito aumento do número de utentes. Pelo contrário. Some-se a isto o brutal aumento tarifário e à absurda ideia de que teriam que ser os utentes a suportar os custos de exploração através dos seus passes ou dos títulos de transporte.

De um modo sistemático e nada "inocente", foi-se criando o desincentivo ao uso do transporte público associado a uma ideia, errada e perversa, de que os transportes públicos são para os pobres e para as pessoas de mais baixos rendimentos. Com isso foi-se criando, mal, a ideia de era mais barato, mais cómodo e mais flexível, usar o transporte próprio.

Entretanto, some-se a todo este quadro um outro que resulta de, na zona central destes seis concelhos - Barreiro e Moita – não terem qualquer outra forma de aceder à margem norte que não seja por via fluvial ou rodoviária.

Factor também ele inibidor da mobilidade é o facto de as ligações intrarregionais serem, no mínimo, lamentáveis. Ir do Barreiro a Almada ou do Montijo à Costa da Caparica além de um pesadelo e de um custo significativo só se consegue efectuar, pelo menos de modo mais rápido, através de viatura própria ou alugada.

O recente (2017) inquérito do INE à mobilidade nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto vem colocar na ordem do dia uma realidade que muitos imaginavam, mas não tinham a noção exacta da sua dimensão.

É neste quadro geral e ainda que de modo reduzido que o PNPOT, no caso da AML, se apresenta e para o qual terá que dar uma resposta.

Do modo como o PNPOT responder aos grandes problemas de ordenamento do território daí decorrerá, também, o modo como o desenvolvimento futuro se tornará mais ou menos sustentável.

O PNPOT não poderá constituir um "mero" enunciado de princípios, eixos ou vectores. Sem minimizar ou tentar uma abordagem redutora, o PNPOT terá mais ou menos sucesso, mais ou menos adesão dependendo do modo como encara e aborda a questão que para a Plataforma Cívica é central**: As Pessoas e o País estão em Primeiro Lugar.**

A região e o País precisam de uma estratégia de ordenamento e de desenvolvimento que estimulem e promovam a coesão social, através do incremento da equidade e equilíbrio territorial, da empregabilidade, do aprofundamento da cidadania e do desenvolvimento dos factores da igualdade de oportunidades, que passam pela concretização de infraestruturas que permitam uma reconfiguração espacial e funcional da AML.

I – DO PNPOT AO PROT-AML. O NAL e a TTT na estratégia de desenvolvimento da AML.

Resumo Não executivo

O Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML) em vigor (versão 2002) define uma estratégia de desenvolvimento territorial para a Área Metropolitana de Lisboa e um modelo territorial que traduz espacialmente os objetivos e as orientações delineadas nas Opções Estratégicas, visando orientar a reconfiguração espacial e a inserção da AML no País, na Península Ibérica, na Europa e no Mundo, do ponto de vista do ordenamento do território.

Faz-se isso em grande parte através das suas condições de acessibilidade externa, mas os pontos necessários a esta articulação nos vários modos de transporte devem ser coerentes com o modelo territorial "interno" da AML.

Por outro lado, a AML influencia um extenso 'hinterland' de forma cada vez mais direta, que a melhoria das acessibilidades regionais (e articulação da AML com exterior) irá acentuando.

O Programa de Acão do PNPOT contempla como objetivos: "Estruturar e desenvolver as redes de infraestruturas de suporte à acessibilidade e à mobilidade, favorecendo a consolidação de novas centralidades urbanas e de sistemas urbanos mais policêntricos".

A revisão do PROT-AML foi concluída no início de 2011, tendo ficado prevista a construção do novo aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, junto à rótula sul de articulação da AML com o país, permitindo a construção progressiva de uma cidade aeroportuária, na envolvente do novo aeroporto.

O potencial de criação de riqueza e emprego que as cidades aeroportuárias têm induzido nos países que implementaram o conceito[1], é muito importante. O aeroporto de Schiphol (Amesterdam) criou uma pequena cidade aeroportuária num terreno anexo ao aeroporto e, num curto espaço de tempo conseguiu que as receitas do imobiliário passassem a representar 15% das receitas totais do aeroporto.

Por razões nunca explicitadas o Plano não foi aprovado, nem rejeitado, ao nível governamental, tendo-se optado por uma ausência de decisão fundamentada de contornos dúbios e muito incerta no plano legal. De uma forma administrativa, foi assumido que continuava a vigorar a versão do PROT-AML.

[1] Conceito da autoria do Prof. John Kazarda da Universidade da Carolina do Norte

O planeamento da organização funcional do sistema de transportes e da mobilidade metropolitana constitui um pressuposto base necessário à efetivação de um modelo de desenvolvimento sustentável do território.

Neste âmbito, ressalta a crescente ligação de Évora à AML e, a prazo, as ligações a todo o Alentejo, a Badajoz e ao Algarve. Neste contexto assumem particular importância o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), a Terceira Travessia do Tejo (TTT) e as plataformas logísticas Norte (Carregado-Aveiras) e Sul (Poceirão-Marateca).

O texto que agora se submete à apreciação da Assembleia da República incide sobre a TTT e o NAL na procura das melhores soluções para garantir a satisfação dos objetivos e orientações consagrados no PROT-AML

No que se refere à TTT estes objetivos são resumidamente os seguintes:

- Recentrar a área metropolitana no estuário do Tejo, salvaguardando os valores naturais e as áreas protegidas;
- Desenvolver a "Grande Lisboa", cidade das duas margens, ancorada na cidade de Lisboa;
- Policentrar a região;
- Valorizar a diversidade territorial, corrigindo desequilíbrios existentes.
- Fortalecer e consolidar as atividades económicas com capacidade de valorização e diferenciação funcional, ao nível nacional e internacional.
- Promover a coesão social, através do incremento da equidade territorial, da empregabilidade, do aprofundamento da cidadania e do desenvolvimento dos fatores da igualdade de oportunidades.

Baseados nestes objetivos, face aos resultados dos diversos estudos realizados e, em particular, um estudo do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), datado de abril de 2008, a solução para a TTT com base no corredor Chelas-Barreiro é a que melhor se ajusta às opções consideradas no PROT-AML ancoradas na prevalência das questões de equidade, equilíbrio territorial, visando orientar a reconfiguração espacial e funcional da AML.

No que se refere ao NAL, a decisão de aumento da capacidade aeroportuária da AML tem que ser planeada (como o foi na revisão do PROT-AML concluída em 2011). Os seus efeitos multiplicadores são determinantes para o futuro da economia nacional e para a estruturação do território metropolitano.

A solução de um aeroporto complementar ao aeroporto da Portela (Humberto Delgado) na BA6 como foi recentemente decidido pelo Governo, mesmo sem ter o EIA, como exige a legislação em vigor, não se enquadra, como temos justificado em diversos documentos, nas linhas estratégicas de desenvolvimento do PROT-AML em vigor e, em particular na defesa dos principais valores associados ao

ambiente e às condições de vida das pessoas que habitam na zona que vai ser sobrevoada pelos aviões que irão operar na designada solução Montijo (BA6).

Com a reconversão prevista para a BA6, face ao comprimento da pista prevista no layout recentemente apresentado pela ANA/VINCI, apenas poderão operar aviões da Classe C- narrow bodies com capacidade máxima de cerca de 180 passageiros.

A análise comparativa das alternativas em estudo para a localização do aeroporto complementar (BA6 e CTA-1ª fase) não pode ser baseada apenas no curto prazo e centrada no prolongamento do período de vida de um aeroporto localizado no interior do perímetro urbano de Lisboa.

Um novo aeroporto deve ser considerado como um projeto de dimensão europeia, ibérica e nacional e não como uma solução de "remendo" para dar resposta a uma situação há muito conhecida de saturação da Portela e sem estratégia de futuro.

O desenvolvimento adequado do projeto do NAL deve ser considerado numa perspetiva da sua inserção nas grandes tendências de reestruturação dos aeroportos internacionais na Europa, tendo sempre presente investimentos que se ajustem à evolução da procura, de necessidades demonstráveis, isto é, "ir fazendo" em vez de "fazer tudo de uma vez", permitindo diferir investimentos ao longo do tempo.

A solução faseada de construção do aeroporto no CTA, considerando as fases previstas e com possibilidade de extensão para uma fase com quatro pistas paralelas, logo que as exigências futuras de tráfego aéreo o justifiquem, satisfaz este objetivo como solução com futuro e numa lógica de deslocalização dos aeroportos de zonas altamente povoadas. Não existe na Europa nenhum aeroporto internacional com a dimensão do de Lisboa localizado no meio de cidades.

Uma das mais valias da construção do Novo Aeroporto de Lisboa no CTA prende-se com a vantagem para a TAP e para a economia nacional da manutenção e condições para o crescimento da operação Hub em Lisboa. A não adesão das companhias que processam tráfego ponto a ponto à transferência da operação para o Montijo pode pôr em causa, a muito curto prazo, a operação do Hub.

Munique em 1992, Oslo em 1998, Atenas em 2000, Istambul em 2018 e Berlim (em curso) são exemplos da deslocalização de grandes aeroportos do centro das cidades capital, substituindo os antigos que tinham mais ou menos a idade do aeroporto de Lisboa.

A pretensa longevidade do "Portela mais Montijo" baseia-se em projeções que sistematicamente subestimam o crescimento do tráfego nas horas de pico ao longo dos anos da projeção, com fundamentos tecnicamente sustentados e sem correspondência com o que foi a evolução histórica do tráfego nas últimas duas décadas, deste modo adiando (artificialmente) para anos futuros a ocorrência de desequilíbrio entre a procura e a capacidade.

A adoção da solução Portela+Montijo conduzirá inevitavelmente no início da década de 30 à procura de uma nova solução após a perda de muitas oportunidades e previsivelmente recursos. No Anexo I são apresentados elementos que igualmente reforçam e justificam esta conclusão em relação à longevidade da solução Portela+Montijo. Salienta-se que o relatório da EUROCONTROL de dezembro de 2016 conclui que o aeroporto da Portela (Humberto Delgado), mesmo com a capacidade anunciada de 48 movimentos por hora, saturará no máximo em 2030.

Quanto aos diversos argumentos utilizados na defesa da solução Portela+Montijo, a saber: investimentos, prazos de execução, emprego, e satisfação dos requisitos ambientais e de segurança, tudo o que foi dito até agora enferma de significativas deficiências de fundo.

No texto constante da Parte II são apresentados os aspetos fundamentais dessas deficiências, rebatendo os argumentos utilizados pela VINCI e na justificação da decisão do Governo sempre com um único objetivo: a defesa da melhor resposta aos desafios estratégicos do País em geral e da região em particular.

A seleção do local para instalar uma infraestrutura aeroportuária é um exercício complexo que deve analisar uma matriz de parâmetros, hierarquizados segundo a sua importância e que contém, à cabeça, a viabilidade aeronáutica.

É nossa forte convicção, baseada em factos que repetidamente temos apresentado, que ainda se está a tempo de evitar um "remendo" para a resolução de um problema que se conhece há muito, tomando desde já uma opção que, resolvendo o problema a curto/médio prazo, esteja devidamente enquadrada do ponto de vista estratégico, de modo a assegurar as necessidades futuras: o desenvolvimento faseado do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete.

O documento que apresentamos à Assembleia da República, na sequência da Audição de 27 de março de 2019, contempla, para além deste Resumo Executivo, o texto que contém os princípios e justificações das nossas posições nas componentes de mobilidade e transportes e 2 Anexos.

II. O PROT-AML NA ESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO DA AML. OS CASOS DO NAL E DA TTT

(Texto elaborado pelo Eng. Carlos Matias Ramos com a colaboração do Eng. Demétrio Alves)

II.1 - Princípios gerais e objetivos

A inserção da Área Metropolitana de Lisboa (AML) no País, na Península Ibérica, na Europa e no Mundo, do ponto de vista do ordenamento do território, faz-se em grande parte através das suas condições de acessibilidade externa, mas os pontos necessários a esta articulação nos vários modos de transporte devem ser coerentes com o modelo territorial "interno" desta área metropolitana.

Neste contexto assumem particular importância as plataformas logísticas Norte (Carregado-Aveiras) e Sul (Poceirão-Marateca), bem como o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL).

Por outro lado, a AML influencia um extenso 'hinterland' de forma cada vez mais direta, que a melhoria das acessibilidades regionais (e articulação da AML com exterior) irá acentuando. Neste âmbito, ressalta a crescente ligação de Évora à AML e, a prazo, as ligações a todo o Alentejo, a Badajoz e ao Algarve.

O Programa de Acão do PNPOT contempla como objetivos: "Estruturar e desenvolver as redes de infraestruturas de suporte à acessibilidade e à mobilidade, favorecendo a consolidação de novas centralidades urbanas e de sistemas urbanos mais policêntricos.

O planeamento da organização funcional do sistema de transportes e da mobilidade metropolitana constitui um pressuposto base necessário à efetivação de um modelo de desenvolvimento sustentável do território.

Da materialização global deste conceito depende o sucesso do modelo de ordenamento territorial preconizado nos instrumentos de gestão territorial, cuja operacionalização surge da verificação de três princípios fundamentais[2]:

- a articulação intersectorial de políticas aos vários níveis de Administração, incluindo o envolvimento dos "Stakeholders" no processo de planeamento e a sua responsabilização;
- a existência de mecanismos institucionais para garantia da eficácia das opções combinadas de transportes - uso e ocupação do solo, promovendo a monitorização combinada dos efeitos, e a garantia de objetivos estratégicos como sejam a equidade e qualidade ambiental;

[2] LNEC - *Avaliação Comparativa das Alternativa Existentes para a Terceira Travessia do Tejo na Área Metropolitana de Lisboa*, abril de 2008

- a consciencialização do desenvolvimento sustentável como sendo uma responsabilidade de todos, da adequada consideração dos custos sociais (internos e externos) associados às várias opções de transporte, da constatação dos limites dos recursos e da responsabilização social nas escolhas modais, visando a alteração de comportamentos.

II.2 - O PROT-AML

O Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML) define uma estratégia de desenvolvimento territorial para a Área Metropolitana de Lisboa e um modelo territorial que traduz espacialmente os objetivos e as orientações delineadas nas Opções Estratégicas, visando orientar a reconfiguração espacial e funcional da AML[3].

Estabelece como objetivo global: "Dar dimensão e centralidade europeia e ibérica à Área Metropolitana de Lisboa, espaço privilegiado e qualificado de relações euro-atlânticas, com recursos produtivos, científicos e tecnológicos avançados, um património natural, histórico, urbanístico e cultural singular, terra de intercâmbio e solidariedade, especialmente atrativa para residir, trabalhar e visitar".

Para a concretização deste objetivo global considera as seguintes linhas estratégicas de desenvolvimento:

a) Afirmar Lisboa como região de excelência para residir, trabalhar e visitar, apostando na qualificação social, territorial, urbana e ambiental da área metropolitana;
b) Potenciar as inter-relações regionais da AML;
c) Inserir a AML nas redes globais de cidades e regiões europeias atrativas e competitivas;
d) Desenvolver e consolidar as atividades económicas com capacidade de valorização e diferenciação funcional, ao nível nacional e internacional';
e) Promover a coesão social, através do incremento da equidade territorial, da empregabilidade, do aprofundamento da cidadania e do desenvolvimento dos fatores da igualdade de oportunidades;
f) Potenciar as condições ambientais da AML.

Na alteração do PROT-AML finalizada do ponto de vista técnico-jurídico em 2011, ficou prevista e devidamente analisada e fundamentada a construção do novo aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, junto à rótula sul de articulação da AML com o país, permitindo a construção progressiva de uma

[3] *Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 68/2002, de 8 de abril.*

cidade aeroportuária, multipolar, repartida pela envolvente do novo aeroporto e as áreas urbanas da península de Setúbal.

A decisão de aumento da capacidade aeroportuária da AML tem que ser planeada (como o foi na revisão do PROT-AML concluída em 2011) a longo prazo (a mais de 25 anos). Os seus efeitos multiplicadores são determinantes para o futuro da economia nacional e para a estruturação do território metropolitano.

O PROT-AML alterado foi, como já referido, deixado num limbo de incerteza, condenável do ponto de vista do ordenamento de território.

II.3 - A Terceira Travessia do Tejo (TTT)

Como princípio orientador para a análise das soluções consideradas no PROT-AML foi definida a prevalência das questões de equidade, equilíbrio territorial e coerência. Para além disso, foram definidos como princípios a observar, nomeadamente na análise da mobilidade, critérios que remetem para pressupostos de localizações de infraestruturas existentes ou previstas (p. ex. plataformas logísticas e portos principais); ligações do sistema de transportes numa lógica intermodal.

Para o enquadramento da TTT, o PROT-AML considera como relevantes os seguintes objetivos e orientação:

i. Recentrar a área metropolitana no estuário do Tejo, salvaguardando os valores naturais e as áreas protegidas;
ii. Desenvolver a 'Grande Lisboa', cidade das duas margens, ancorada na cidade de Lisboa;
iii. Policentrar a região;
iv. Valorizar a diversidade territorial, corrigindo desequilíbrios existentes.

Foram objeto de vários estudos os seguintes corredores de acesso:

- Zona Poente – Ponte 25 de Abril (rodoferroviária) e corredor Algés–Trafaria;
- Zona Central – corredor Chelas–Barreiro;
- Zona Nascente – Ponte Vasco da Gama (rodoviária) e corredor Beato–Montijo.

Todas as zonas afetas a estes corredores dispõem de transporte fluvial; a população da zona Central não dispõe de qualquer ponte no acesso a Lisboa, e utiliza para o efeito o transporte fluvial ou as pontes localizadas nas zonas Poente e Nascente.

O corredor Chelas–Barreiro é o que, de acordo com os resultados dos diversos estudos desenvolvidos, proporciona uma acessibilidade mais direta de Lisboa à zona Central da margem esquerda do Tejo, a única que não dispõe de uma ponte para a margem direita do rio e é, consequentemente, o que mais a justifica em termos de equidade funcional e coerência do sistema de transportes. A ligação complementar ao Seixal é, de acordo o com o Plano, fulcral em termos de equidade, além de fomentar as ligações no arco ribeirinho da margem esquerda.

A proposta da ligação Beato–Montijo ferroviária implicaria a ligação Montijo–Barreiro, ligação que se considera tecnicamente muito complexa, só viável num túnel imerso implantado na zona de uma infraestrutura aeroportuária, com os consequentes problemas de segurança e que teria uma grande extensão e problemas de ligação à ferrovia no Barreiro. A solução em túnel é a que, do ponto de vista de implicações operacionais a que menos conflitua com requisitos, quer de servidão aérea da BA6, quer da APL, face à circulação de embarcações e com aspetos de natureza ambiental e paisagísticos.

A proposta da ligação ferroviária Beato–Montijo, com Montijo–Barreiro rodoferroviária e Algés-Trafaria rodoviária, em túnel imerso, é menos equitativa, privilegiando o acesso às zonas Poente e Nascente em detrimento da zona Central da margem esquerda do Tejo.

No relatório do LNEC, acima referido, são apontados diversos aspetos desfavoráveis desta solução face ao enquadramento em termos de sustentabilidade do sistema de transportes.

A ligação rodoviária Algés-Trafaria, para além de ser menos equitativa, apresenta uma grande complexidade na sua execução em túnel imerso e nas acessibilidades tanto do lado Norte como do lado Sul.

O PROT-AML em vigor salienta: "Ainda que a construção de novas travessias do Tejo em Lisboa se possa colocar para além do horizonte do plano (10 anos), é indispensável salvaguardar os corredores necessários, bem como os espaços para as suas inserções nas duas margens".

Salienta ainda:" De facto, assume-se como primeira opção a travessia Chelas-Barreiro, devendo os estudos necessários à implementação desta travessia indicar se a componente ferroviária se assume como prioritária ou se avança com uma travessia rodoferroviária. Porém, não pode deixar-se de referir que, em termos de ordenamento do território, a travessia ferroviária é fundamental para o desenvolvimento da AML e que, em definitivo, a travessia Chelas-Barreiro deverá possibilitar o atravessamento rodoviário e ferroviário" (fim de citação).

Destacam-se neste quadro:

- A publicação do Decreto n.º 17/95 que confirma esta opção como o corredor da futura travessia e define uma área de defesa e controle urbano para sua salvaguarda.
- A Resolução do Conselho de Ministros n.º 97/2000 que constitui uma Equipa de Missão para preparar um concurso público para conceção, construção e exploração desta travessia, de natureza rodoferroviária;
- A publicação, em Abril de 2002 (DR n.º 82, I Série B), do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML) em que se considera a travessia ferroviária Chelas–Barreiro como fundamental para a estratégia de desenvolvimento da área em causa, prevendo também a hipótese da mesma possibilitar a travessia rodoviária.

Para o enquadramento da TTT, o PROT-AML considera como relevantes os seguintes objetivos e orientação:

v. Recentrar a área metropolitana no estuário do Tejo, salvaguardando os valores naturais e as áreas protegidas;
vi. Desenvolver a 'Grande Lisboa', cidade das duas margens, ancorada na cidade de Lisboa;
vii. Policentrar a região;
viii. Valorizar a diversidade territorial, corrigindo desequilíbrios existentes.

II.4 - O Novo Aeroporto de Lisboa (NAL)

O Governo, em 10 de janeiro de 2008 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 13/2008), decidiu aprovar preliminarmente a localização do NAL na zona do CTA associada à solução rodoferroviária para a terceira travessia do Tejo Chelas–Barreiro, ficando a decisão final pendente das conclusões da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) e das consultas que foram encetadas na sequência.

O estudo elaborado pelo LNEC[4] incluiu a AAE, concluindo que "Em termos conclusivos, face aos resultados da análise comparada e sendo atribuída igual importância a cada um dos fatores críticos analisados (para efeitos de decisão, uma ponderação diferente terá em consideração critérios de natureza política, os quais extravasam o âmbito do presente Estudo), a localização do NAL na zona do Campo de Tiro de Alcochete (CTA) é a que, do ponto de vista técnico e financeiro, se verificou ser, globalmente, mais favorável".

[4] LNEC- *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,* janeiro de 2008

Na sequência desta conclusão e do posterior EIA da solução considerada como a mais favorável, ou seja, no CTA, resultou a Declaração de Impacto Ambiental (DIA).

Salienta-se, a propósito, que a localização do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) no CTA (Campo de Tiro de Alcochete) foi homologada pelo Decreto n.º 19/2008 de 1 de julho. Contempla entre vários aspetos a necessidade de adoção de medidas rígidas de controlo do uso do solo numa perspetiva de ordenamento do território. Salienta-se igualmente, no mesmo âmbito, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 22/2010.

De acordo com o seu Plano Diretor o NAL seria construído inicialmente apenas com uma pista com dimensões para todos os aviões que atualmente operam no Aeroporto Humberto Delgado (1ª fase) e progressivamente ampliado, quando necessário, com mais pistas com operação independente.

A solução de um aeroporto complementar ao aeroporto da Portela (Humberto Delgado) na BA6, como foi recentemente decidido pelo Governo, mesmo sem ter o EIA, como exige a legislação em vigor, não se enquadra nas linhas estratégicas de desenvolvimento do PROT-AML em vigor e, em particular, na defesa dos valores principais associados ao ambiente e às condições de vida das pessoas que habitam na zona que vai ser sobrevoada pelos aviões que irão operar na designada solução Montijo (BA6).

Com a reconversão prevista para a BA6, face ao comprimento da pista, mesmo com o acréscimo previsto de 300m, apenas poderão operar aviões da Classe C (*narrow bodies*) com capacidade de cerca de 180 passageiros.

Com esta solução serão expostos com níveis de ruído de valor superior aos limites legais estabelecidos no Regulamento Geral de Ruído para os períodos diurno e noturno, entre 30 000 a 35 000 habitantes. No CTA seriam afetados, para o mesmo nível de ruído, cerca de 400 habitantes.

Segundo o Governo e a ANA/Vinci a solução Portela+Montijo, com um máximo horário de 48 movimentos na Portela e mais 24 no Montijo, portanto, 72 no total, dá resposta à procura de tráfego até 2050 (recentemente foi mesmo referido 2062). Esta afirmação tem, tanto quanto se sabe, sido suportada em projeções de tráfego produzidas pela consultora Roland Berger (RB), em 2016.

Acontece que, nessas projeções se verifica uma sistemática subestimação do número dos movimentos na 30ª hora de pico face à estimativa de movimentos anuais, adiando deste modo para anos futuros a ocorrência de desequilíbrio entre a procura de tráfego e a oferta de capacidade aeroportuária e,

consequentemente, dilatando com esta metodologia a longevidade da solução Portela+Montijo.

A adoção da solução Portela+Montijo (materializando o repetidamente descrito como Portela+1) conduzirá inevitavelmente, no início da década de 30, à procura de uma nova solução após a perda de muitas oportunidades e previsivelmente recursos (será o Portela+2). No Anexo I são apresentados dados objetivos que igualmente reforçam e justificam esta conclusão em relação à longevidade da solução Portela+Montijo.

A análise comparativa das alternativas em estudo para a localização do aeroporto complementar (BA6 ou CTA-1ª fase) não pode ser baseada apenas no curto prazo e centrada no prolongamento do período de vida de um aeroporto localizado no interior do perímetro urbano de Lisboa.

Um novo aeroporto deve ser considerado como um projeto de dimensão europeia, ibérica e nacional e não como uma solução de "remendo" para dar resposta a uma situação há muito conhecida de saturação da Portela e sem estratégia de futuro.

O desenvolvimento adequado do projeto do NAL deve ser considerado numa perspetiva da sua inserção nas grandes tendências de reestruturação dos aeroportos internacionais na Europa, tendo sempre presente investimentos que se ajustem à evolução da procura, de necessidades demonstráveis, isto é, "ir fazendo" em vez de "fazer tudo de uma vez", permitindo diferir investimentos ao longo do tempo.

II.5 – Síntese conclusiva

No Ordenamento do Território prevalecerá sempre o dilema de como melhor conciliar as necessidades do presente com os impactes esperados e desejados nos vários horizontes temporais, do curto ao longo prazo, os quais dependem também da verificação de um conjunto de pressupostos e orientações e que estão ainda associados a graus de incerteza a relevar.

(i) Numa perspetiva de compatibilidade com o Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território - PNPOT (enquadramento a nível estratégico nacional de médio e longo prazo), com o modelo territorial previsto no Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, e com o ordenamento ao nível municipal, designadamente nos concelhos do Barreiro, Moita, Montijo, Lisboa, Loures e do Seixal, as soluções de mobilidade associadas à localização da indispensável Terceira Travessia do Tejo (TTT) e ao NAL no CTA são as

que melhor se ajustam aos princípios que presidem a estes instrumentos de Planeamento.

(ii) Em 2008 foi deliberado alterar o PROT-AML dada a necessidade de adaptação formal do PNPOT prevista em lei e para adaptação do modelo territorial no quadro da localização do novo aeroporto, tendo resultado uma primeira proposta técnica em 2010. A proposta de alteração final, após discussão pública, foi levada à Secretaria de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades em 2011, tendo-se determinado rever as opções estratégicas de base territorial e a atualização do modelo territorial por Despacho 10079/2012, de 26 de julho.

(iii) Na proposta de alteração ao PROT-AML de 2011, regista-se a construção do novo aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, junto à rótula sul de articulação da AML com o país, permitindo a construção progressiva de uma cidade aeroportuária, multipolar, repartida pela envolvente do novo aeroporto e as áreas urbanas da península de Setúbal.

(iv) A alteração não foi aprovada, nem rejeitada, ou seja, optou-se pela omissão de ato próprio político-administrativo o que, por si só, é um violento aleijão no plano da legalidade formal.

(v) O aumento da capacidade aeroportuária da AML, fundamental também para o país, deve ser planeada (como o foi na alteração do PROT-AML concluída em 2011, mas sem decisão formal político-administrativa até hoje, o que parece configurar uma irregularidade legal) a longo prazo (a mais de 25 anos). Os seus efeitos multiplicadores são determinantes para o futuro da economia nacional e para a estruturação do território metropolitano.

(vi) Esta conclusão tem em conta as questões de estruturação física e funcional do território e a necessidade da sua articulação com questões ambientais e de mobilidade da AML. Tem ainda em conta as implicações das localizações do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) no CTA e da plataforma logística do Poceirão.

(vii) Os impactes esperados dependem da capacidade de concretizar o modelo territorial preconizado no PROT-AML, necessariamente com ajustamentos a introduzir, cuja necessidade é determinada pelo NAL, e da sua articulação com um modelo funcional de transportes dinâmico que garanta a sustentabilidade do sistema.

(viii) A opção da reconversão da BA6 num aeroporto complementar é uma solução provisória com vista a prolongar a vida útil do aeroporto Humberto Delgado, não permitindo o reforço da coesão territorial da AML. Basta olhar para o mapa da AML para se verificar que a BA6 tem um impacte direto sobre a Reserva Natural do Estuário do Tejo, bem como sobre as áreas urbanas que a envolvem, ao contrário do que se verifica com o CTA.

(ix) A construção de uma terceira travessia requer, em qualquer cenário, a articulação e coordenação, funcional e no tempo, com outras iniciativas

públicas (e privadas), assim como a concretização do modelo territorial do PROT-AML e a sua articulação com planos de mobilidade e demais instrumentos de gestão territorial ao nível da administração local.

(x) Tendo em conta o relatório do LNEC, anteriormente referido, a Terceira Travessia do Tejo (TTT) terá impactes significativos no ordenamento, usos e ocupação do território, e nos níveis de equidade, coesão e equilíbrio territorial da Área Metropolitana de Lisboa.

(xi) A localização da TTT no corredor Chelas–Barreiro é a que melhor promove a coesão social, através do incremento da equidade territorial, da sustentabilidade da solução dos pontos de vista ambiental, da empregabilidade, do aprofundamento da cidadania e do desenvolvimento dos fatores da igualdade de oportunidades.

(xii) A análise comparativa das alternativas para a localização do aeroporto complementar (BA6 e CTA-1ª fase) não pode ser baseada apenas no curto prazo e centrada no prolongamento do período de vida de um aeroporto localizado no interior do perímetro urbano de Lisboa.

(xiii) O NAL deve ser considerado como um projeto de dimensão europeia, ibérica e nacional e não como uma solução de "remendo" para dar resposta a uma situação há muito conhecida de saturação da Portela e sem estratégia de futuro.

(xiv) Como estratégia a localização do NAL deve ter sempre presente o princípio de garantia da sustentabilidade ambiental, numa lógica da segurança e bem-estar das populações.

(xv) Os interesses comuns das pessoas (cidadãos) e da economia do país devem estar em primeiro, antes de interesses de grupo, por mais legítimos e pragmáticos que eles sejam.

(xvi) O desenvolvimento do NAL deve ser considerado numa perspetiva da sua inserção nas grandes tendências de reestruturação dos aeroportos internacionais na Europa, tendo sempre presente investimentos que se ajustem à evolução da procura, de necessidades demonstráveis, isto é, "ir fazendo" de forma modular, em vez de "fazer tudo de uma vez", permitindo diferir investimentos ao longo do tempo.

(xvii) A localização faseada do NAL no CTA satisfaz este princípio, pois garante a sua longevidade e ajustamento da oferta à procura e satisfaz os objetivos estratégicos de planeamento.

(xviii) O corredor Chelas-Barreiro e a localização do NAL no CTA são, face ao exposto, as soluções que melhor se ajustam aos objetivos de desenvolvimento de infraestruturas do Programa de Acão do PNPOT e do PROT-AML, contemplando os objetivos de estruturação e desenvolvimento das redes de infraestruturas de suporte à acessibilidade e à mobilidade, favorecendo a consolidação de novas centralidades urbanas e de sistemas urbanos mais policêntricos.

(xix) Estes pressupostos constituem a base necessário à efetivação de um modelo de desenvolvimento sustentável do território numa análise

integrada que contemple a sustentabilidade ambiental e a segurança e bem-estar das populações.

Anexos

(Os anexos suportam e constituem parte integrante deste documento, estando identificada a sua autoria)

ANEXO I – IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE AÉREO NO DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E SOCIAL DO PAÍS E A SOLUÇÃO DUAL PARA LISBOA

(Texto elaborado pela Dr.ª Maria de Fátima Teixeira Rodrigues Vivian, Especialista em Planeamento e Gestão Aeroportuária)

A.I.1 Enquadramento internacional

O Transporte Aéreo de passageiros e carga tem sofrido, nas últimas décadas, um crescimento a taxas não previstas mesmo pelos organismos que suportavam as hipóteses otimistas.

Com alguns alisamentos pontuais da taxa de crescimento, em resultado de eventos adversos como os acontecimentos do 11 de Setembro de 2001 ou a crise financeira de 2008, a tendência de subida manteve-se robusta e sustentada.

O desenvolvimento económico e social verificado nos países emergentes, sobretudo na Ásia e norte de África, fez com que o turismo e a propensão para viajar por parte dos nacionais induzissem taxas anuais de crescimento da procura, não raro no nível dos dois dígitos.

Assim, em 2018, de acordo com as estimativas da NATS[5] o modo de transporte aéreo a nível global estava materializado por:

- 4 biliões de passageiros ano
- 57% dos turistas de todo o mundo
- 35% de toda a carga movimentada (em valor)[6]
- 65,5 milhões de postos de trabalho
- 2,7 triliões de USD em termos de atividade económica direta e induzida.

Para o futuro, salvaguardada a incerteza associada às previsões, de acordo com as estimativas da procura elaboradas por diferentes organismos do sector, podemos identificar um denominador comum que aponta para a continuação de um crescimento robusto e para a sua sustentação no médio/longo prazo.

Esta realidade projetada deverá verificar-se, malgrado existir uma transferência dos crescimentos mais fulgurantes para os mercados: chinês, indiano e asiático em geral.

Contudo, mesmo nos mercados mais maduros, como é o caso da Europa e do continente americano, a previsão é de um crescimento continuado.

---

[5] NATS - Air Navigation Service Provider in the United Kingdom

[6] A carga Aérea representa apenas 1% em volume de carga movimentada, mas 35% em termos de valor

A Airbus, com recurso à colaboração da ICAO, OAG, CAA´s Aeroportos e Companhias Aéreas estima, até 2037, crescimentos anuais da procura de passageiros, em torno dos 3,5% entre a Europa e os diferentes mercados e de 4,5% da Europa com os mercados emergentes da Ásia.

As taxas de crescimento estimadas para a carga aérea são ligeiramente inferiores, mas, ainda assim próximas das dos passageiros.

A resposta a esta procura enfrenta, por parte de alguns dos principais *players* insuficiências de capacidade e/ ou desfasamentos nos timings da sua concretização.

A saber:

Do lado da oferta verificam-se constrangimentos de capacidade com particular ênfase nas infraestruturas aeroportuárias, sobretudo na Europa e de capacidade do espaço aéreo igualmente em algumas rotas europeias[7].

Os fabricantes de aeronaves estimam que os crescimentos da frota se distribuam pelos diferentes tipos de aeronaves com número e valor comercial indicado na tabela seguinte:

New deliveries 2018-2037

Source: Ascend, Airbus

Total Units

Category	Africa	Asia-Pacific	CIS	Europe	Latin America	Middle East	North America	Total
Small	843	12 494	998	5 512	2 425	1 214	5 066	28 552
Medium	222	2 306	156	1 097	223	549	931	5 484
Large	52	617	47	332	55	479	182	1 764
X-Large	37	478	58	234	17	637	128	1 589
Total	**1 154**	**15 895**	**1 259**	**7 175**	**2 720**	**2 879**	**6 307**	**37 389**

Total Values ($US billion)

Category	Africa	Asia-Pacific	CIS	Europe	Latin America	Middle East	North America	Total
Small	88	1 424	107	618	265	133	539	3 174
Medium	59	605	40	287	59	148	232	1 430
Large	18	209	16	112	19	163	61	598
X-Large	14	185	23	92	6	255	50	625
Total	**179**	**2 423**	**186**	**1 109**	**349**	**699**	**882**	**5 827**

A aposta europeia está mais centrada nos aviões de pequena e média dimensão, alinhada com as distâncias e a preferência pelo aumento de frequências o que, por sua vez, ajuda a explicar a congestionamento do espaço aéreo.

[7] Notícia recente aponta para o desvio de mil voos diários do centro da europa, durante o Verão para prevenir a ocorrência de *delays*

A reestruturação do espaço aéreo, pela concentração nos FAB's[8] e a inovação tecnológica induzida através de programas como o Europeu SESAR e o Americano NEXTGEN são muito promissores para melhorar a segurança da operação e incrementar a capacidade do espaço aéreo. Contudo, o problema ainda não está solucionado como se comprova com os delays que se verificam na peak season.

A segurança da aviação (security) continua a ser um desafio enorme para o setor já que a visibilidade junto da opinião pública o torna um alvo procurado pelas redes do terrorismo internacional.

Quantidades significativas de dinheiro têm sido mobilizadas para o desenvolvimento tecnológico dos equipamentos, a aquisição destes e o recrutamento de pessoal para a atividade de screening.

A proposta da IATA para alterar o paradigma das verificações de segurança nos aeroportos com a segregação dos passageiros por níveis de risco tem encontrado menor acolhimento junto das autoridades. Contudo, a procura de novas soluções, entre elas a extensão do uso da biometria, é imperiosa face ao volume de passageiros nos aeroportos de maior dimensão.

No que respeita à segurança operacional (Safety) a evolução tem sido muito positiva e tem permitido que o modo de transporte aéreo se mantenha como o mais seguro. Os sinais de alguma preocupação materializados na publicação, pela ICAO do Anexo 19 surgem da intensificação da utilização das infraestruturas e equipamentos, da concorrência feroz entre operadores aéreos e da privatização dos aeroportos.

O vetor Recursos Humanos assume um papel central no Setor do transporte aéreo dado que:

i. o envolvimento dos Estados na formação técnica do pessoal operacional é muito recente e ainda escasso. Os operadores do sistema: aeroportos, companhias aéreas e as associações deles representativas foram, ao longo dos tempos, responsáveis pela própria formação profissional;
ii. tratando-se de um setor prestador de serviços a qualidade dos recursos humanos é um dos seus trunfos fundamentais;
iii. a escassez de algumas profissões como sejam os pilotos e o pessoal de manutenção aeronáutica abre uma oportunidade de negócio para os países que têm práticas certificadas pelos reguladores nacionais e pela ICAO.

A vertente ambiental conheceu progressos assinaláveis, fruto da evolução tecnológica das aeronaves e da procura sucessiva de soluções em terra para a utilização de veículos elétricos. As restrições de horário de operação foram

[8] FAB- Functional Airspace Block

aplicadas nos países onde a aproximação aos aeroportos é feita sobrevoando áreas habitadas.

O compromisso voluntário dos aeroportos para a certificação ambiental é a prova de que este tema entrou definitivamente na agenda dos gestores aeroportuários.

A.I.2 - Enquadramento internacional

Histórico

Em Portugal, segundo dados do INE e da PORDATA o setor do transporte aéreo representava, em 2017, um volume de negócios de 4 053 753 milhares de euros e um volume de emprego que atingia os 12 053 postos de trabalho nas empresas aéreas e aeroportos.

Uma outra dimensão é dada pela evolução nas últimas décadas:

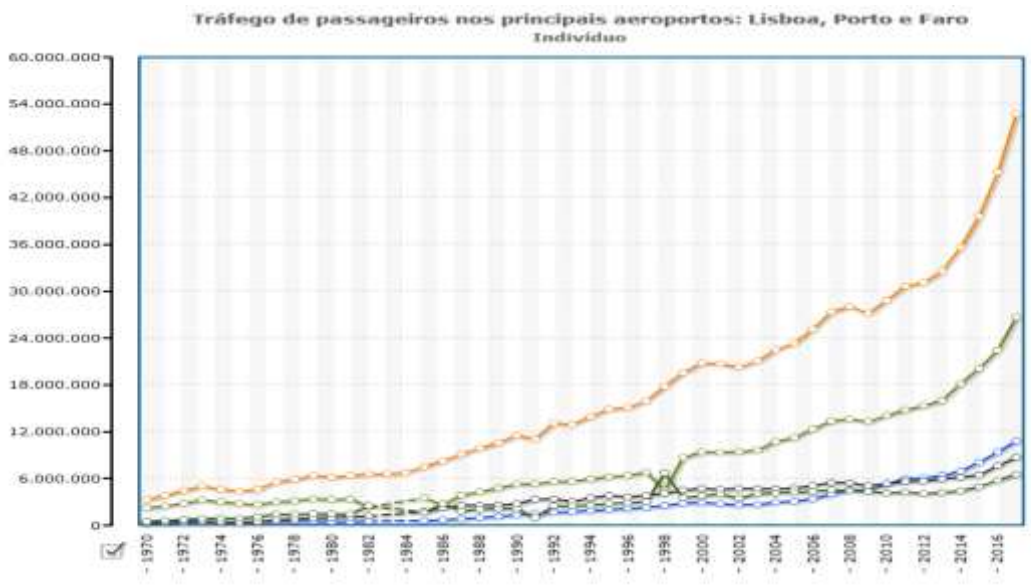
	1990	2017
Volume de negócios (10^3 Euros)	716 967	4 053 753

Volume de atividade	1970	2017
Passageiros (nº)	3 357 563	52 713 187
Carga Aérea (toneladas)	22 183	163 875

	1976	2017
Volume de emprego (nº trabalhadores)	9 314	12 053

Nota: Em resultado da evolução tecnológica e medidas de racionalização, no período em referência, o pessoal em terra diminuiu de 7800 para 5200 e o pessoal de navegação aumentou de 1 300 para 6 853.

O tráfego de passageiros nos aeroportos portugueses tem crescido de forma acentuada nas últimas duas décadas.

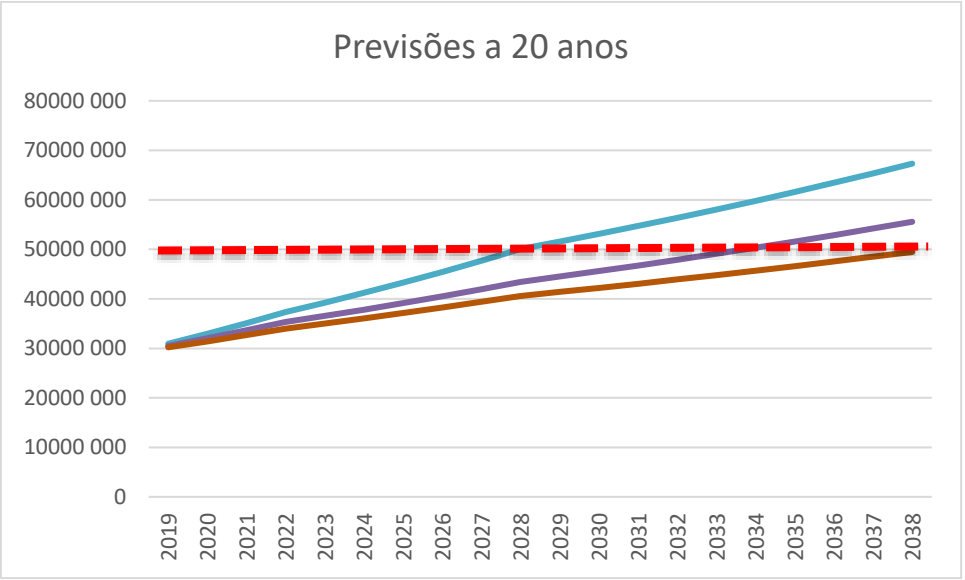


Fonte: **PorData**

As taxas de crescimento da procura acentuaram-se na última década para patamares que não tinham sido antecipados nem sequer quando foi efetuado o planeamento do Novo Aeroporto em Alcochete.

A.II.3 -Previsional

Na ausência de previsões de tráfego divulgadas publicamente estabelecemos três hipóteses de comportamento da procura para os próximos 20 anos.



Hipóteses: otimista, média e pessimista

Fonte: **Dados até 2018 – ANA. De 2019 a 2038 – cálculos próprios**

Os pressupostos utilizados são os que se incluem na tabela seguinte.

Período	Hipótese otimista	Hipótese média	Hipótese pessimista
2019 a 2022	6,5%	5%	4%
2023 a 2028	5%	3,5%	3%
2029 a 2038	3%	2,5%	2%

Face ao comportamento histórico do tráfego nas duas últimas décadas as taxas de crescimento utilizadas são muito conservadoras, mesmo para a hipótese otimista.

Esta opção prende-se quer com o reconhecimento de alguma maturidade do mercado quer com a incerteza que se reconhece no próprio exercício das previsões.

De referir que só a hipótese média se aproxima da taxa prevista para a Europa (anteriormente indicada) como um todo, na primeira década e é inferior na segunda.

A linha da capacidade anunciada para a solução dual da área de Lisboa – 50 milhões de passageiros ano não é sequer suficiente para fazer face à procura prevista, na hipótese média, no final deste período, conforme gráfico acima.

De referir que esta capacidade foi indicada como suficiente para fazer face à procura prevista até ao fim da concessão, isto é, 2062.

A verificar-se a hipótese otimista de crescimento da procura a capacidade ficará esgotada no final da primeira década.

Se, por outro lado, levarmos em linha de conta as incertezas em torno da repartição de tráfego entre as duas infraestruturas : Aeroporto Humberto Delgado e Aeroporto do Montijo resultantes da maior ou menor adesão das companhias que operam no AHD a uma transferência da operação para um aeroporto que lhes é menos favorável em distância aos principais centros geradores de tráfego e em perda de competitividade relativa, podemos ter um outro cenário que é o de o Aeroporto Humberto Delgado saturar ainda mais cedo.

Este cenário é impossível de simular porque, tanto quanto se sabe, não há ainda protocolos de adesão com os operadores mais importantes em volume de tráfego no AHD e está vedada às autoridades nacionais a transferência administrativa ou qualquer ação que possa conduzir à perda dos slots [9] detidos no AHD.

De referir ainda que não há equivalência de operação entre as duas infraestruturas dado que o avião crítico de operação no Montijo é o A320 e o

[9] Autorizações para operação de aterragem e descolagem

B737 (*narrow bodies*) e no AHD o B747 (*wide body*) o que, em caso de saturação precoce da Portela terá consequências dramáticas sobre a operacionalidade do Hub da TAP dado que os voos intercontinentais não podem partir do Montijo.

O horizonte escolhido para esta análise foi de 20 anos por ser, em planeamento aeroportuário o período de tempo mínimo para poder avaliar a adequação das soluções ao desafio de capacidade face à procura estimada.

Resulta destas considerações que a solução encontrada sem ser com recurso ao método recomendado de comparação de alternativas, é apresentada com uma robustez e durabilidade que não foram comprovadas.

Se é verdade que a capacidade ociosa tem um custo que é repartido pelos operadores do aeroporto também a operação muito próxima do limite da capacidade induz custos aos operadores por *delays* e outras irregularidades.

A operação HUB necessita maior folga de capacidade pela simultaneidade dos voos alimentadores do Hub com os voos destinatários do tráfego.

A.I.4 - Aspetos relevantes do Acordo ANA/VINCI – Estado Português

Incluem-se neste ponto alguns comentários aos objetivos e conteúdo dos aspetos mais emblemáticos do acordo assinado, no passado dia 8 de janeiro, entre o Ministério do Planeamento e Infraestruturas e a Concessionária dos Aeroportos.

A ausência de quantificação dos aspetos críticos para avaliar da qualidade da solução proposta dificulta a avaliação mais aprofundada do mesmo.

ACORDO ENTRE O ESTADO PORTUGUÊS E A ANA SOBRE OS PRINCÍPIOS FINANCEIROS E ECONÓMICOS PARA A EXTENSÃO DA CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA NA REGIÃO DE LISBOA. Lisboa, 08 de janeiro de 2019

Os principais objetivos negociais definidos pelo Estado são*:*

Conteúdo do acordo	*Comentário*
▪ Assegurar a ausência de recurso a fundos públicos para o financiamento deste projeto;	*O investimento público terá de assegurar as acessibilidades rodoviárias e fluviais (equipamentos). Permanece a dúvida sobre o cais de abastecimento dos combustíveis para a aviação.*
▪ Garantir a potenciação do Aeroporto Humberto Delgado como Hub de referência, assegurando, ao longo do período da concessão que não existem lacunas de capacidade na região de Lisboa, e mantendo a	*Esta garantia está dependente da adesão das Companhias com voos ponto a ponto à transferência da operação para o Montijo.* *A não se verificar essa transferência, o acréscimo de capacidade disponível no*

competitividade das taxas reguladas neste Aeroporto.	*AHD, decorrente das alterações da infraestrutura é de apenas 20% em termos de movimentos/hora!* *A saturação da Portela pode, pois, acontecer mais cedo que o indicado pela concessionária com consequências dramáticas para a estratégia de hub da TAP.*
· Investimento por parte da ANA/VINCI superior a 1,3 mil milhões de Euros, para financiar a 1ª fase da solução (até 10 anos), o que inclui 520 milhões de Euros para o Montijo, 650 milhões de Euros para o Aeroporto Humberto Delgado, e cerca de 160 milhões de Euros para a Força Aérea e acessibilidades;	*É* adiado o *encerramento do Campo de Tiro de Alcochete (assumido pela FAP como necessário para a 2ª Fase do Montijo) e cujo custo* estimado, em 2008, era *de 244,5 milhões de euros. Em termos de segurança operacional a* coexistência das *duas infraestruturas CTA e Montijo), em* operação, coloca *sérios problemas, dado o CTA estar classificado como "dangerous area".*
· Inexistência de fundos públicos para o financiamento deste projeto, o qual não tem encargos para os contribuintes portugueses, sendo apenas financiado pelo setor privado;	Aos aeroportos *são projetos* rentáveis, pagos *pelos utilizadores passageiros e companhias aéreas. A recuperação dos investimentos situa-se em torno dos 10 a 15 anos.* *O Estado* suportará os *custos associados às funções de soberania que realiza nos aeroportos (segurança, fronteira, aduaneira e* fitossanitária) *que são* sempre mais *elevados* numa operação dual.
· Aumentos mais moderados das taxas aeroportuárias, assegurando a competitividade dos aeroportos, apesar do elevado nível de investimento: A evolução das taxas terá em conta os investimentos, a procura e a inflação, e a partir de 2023, a evolução das taxas praticadas em aeroportos europeus similares através de um processo de benchmark …	*É positiva a alteração do modelo regulatório ainda que só ocorra em 2023 após aumentos sucessivos e muito significativos dos preços* mormente no *AHD.*
· Taxas do Montijo atrativas, estando assumido como pressupostos de partida que se situem 15 a 20% abaixo das do Aeroporto Humberto Delgado, em linha com a repartição	*A redução de 15 a 20 % das taxas para o Montijo arrisca-se a não ser compensadora face à perda de competitividade relativa* pela saída *do AHD.*

dos investimentos pelos dois aeroportos	*Não esquecer que as taxas aeroportuárias têm um peso de apenas 5 a 6% dos custos operacionais das companhias aéreas*
▪ Eficiência operacional – redução significativa do tempo de turnaround *▪Sustentabilidade ambiental* *▪Reforço e ampliação da pista para 2400 m e construção de caminhos de circulação (taxiways)…* *▪ Serviço shuttle entre terminal e o cais fluvial do Seixalinho*	*Redução em quanto tempo? Na Portela as LCC já fazem 25 a 30 minutos de turnaround!* *Impacte ambiental ainda não avaliado!* *A pista* poderá ter *de ser* reforçada, *com alguma* frequência, *dadas as características dos solos e o nível* freático, *no local.* *Não assegura intermodalidade!*
Expansão do Aeroporto Humberto Delgado: *▪ Melhores tempos de conexão enquanto hub* *▪Mais posições de estacionamento de aeronaves e maior percentagem de posições de contacto com o terminal, reduzindo os embarques/desembarques de autocarro* *▪ Investimentos assentam no pressuposto de encerramento da pista secundária…* *▪ Aumento da capacidade dos diferentes sistemas do terminal (check-in, controlo de segurança, controlo de passaportes, tratamento e entrega de bagagens)* *▪ Novas saídas rápidas de pista, prolongamento do taxiway paralelo e*	*Muito positivo face à falta de competitividade em relação a outros Hubs. No AHD o minimum connecting time*[10] *é de 50 a 60* minutos, *em Madrid é de 45 minutos e em Munique e* Viena é *de 25 a 30 minutos.* *As restrições de estacionamento no AHD existem desse 1998.* *No que diz respeito ao controlo de passaportes o problema não é só de capacidade da infraestrutura, mas também de recursos humanos que o Ministério da Administração Interna não* tem conseguido solucionar*.* *Indispensável para atingir os 48 movimentos por hora, em ponta. De referir que este número não é*

[10] Minimum connecting time – Tempo mínimo de ligação entre dois voos

aumento da rede de caminhos de circulação (taxiways) *·Novos acessos rodoviários para poente e norte, independentes da 2ª Circular*	*constante, mas apenas em algumas horas do dia. (exemplo de Gatwick: 55 movimentos em ponta, 48 em média diária)* *Os acessos ao AHD, com condições meteorológicas adversas são caóticos.*

"Resultado final será o aumento dos atuais 38 para 72 movimentos por hora (aterragens + descolagens) no sistema aeroportuário de Lisboa e a capacidade para servir uma procura estimada superior a 50 milhões de passageiros por ano".

O primeiro equívoco que decorre desta afirmação é que o resultado final é apresentado como se o potencial de cada movimento, em termos de oferta de capacidade, fosse equivalente nas duas infraestruturas. Sabemos que cada movimento no Montijo tem um potencial de passageiros de cerca de 50% de um movimento no AHD.

Por outro lado, os cinquenta milhões de procura, como demonstrámos anteriormente, serão previsivelmente atingidos, mesmo na hipótese média, ao fim de 10 anos de operação desta solução (2023 início da operação).

Dificilmente se poderá compreender a afirmação de que "foi alcançada a solução para todo o período da concessão".

Reiteramos a ideia de que uma menor adesão das operadoras ponto a ponto à solução Montijo tornará esta solução ainda mais penalizante para a TAP no seu projeto HUB e, concomitantemente para a economia nacional.

A.I.5 - Economia das soluções em confronto

Com o objetivo de contrariar a ideia tão difundida de que, em termos da economia do projeto, a solução dual, em comparação com a solução Novo Aeroporto de Lisboa no CTA, seria mais vantajosa, propomo-nos revisitar alguns valores que são do conhecimento público.

Conforme se comprova no quadro seguinte, o investimento inicial, por unidade de capacidade (movimento/hora) é inferior no NAL em Alcochete em relação à operação dual e mesmo ao investimento no aeroporto do Montijo.

A esta constatação deve ser adicionado um leque significativo de vantagens que se adicionam à economia do projeto, materializadas em acréscimo de segurança

operacional, eficiência da operação, redução de impacte ambiental e potencial de criação de riqueza e postos de trabalho no aeroporto e na cidade aeroportuária.

	Montijo	***AHD***	***NAL (Alcochete) 1ª Fase ****
Investimento inicial (sem acessibilidades) milhões euros	*680***	*650*	*1 917*
Investimento por movimento/hora milhões euros	*28*	*81*	*19,7*
Acréscimo movimentos hora	*24*	*8*	*100*

*Nota: *Não confundir com uma* hipotética solução *dual a envolver o NAL*

*** Não encontrámos a descriminação do valor das* acessibilidades, *embora se saiba que os 160 milhões são sobretudo a compensação da FAP*

A.I.6 -Conclusão

A seleção do local para instalar uma infraestrutura aeroportuária é um exercício complexo que deve analisar uma matriz de parâmetros, hierarquizados segundo a sua importância e que contém, à cabeça, a viabilidade aeronáutica.

Os valores de referência para este parâmetro não são equivalentes nas infraestruturas para tráfego civil ou militar. A existência de uma Base Aérea num dado local não isenta o Estudo de Localização de avaliar a viabilidade operacional para o tráfego civil.

A par desta avaliação, a durabilidade e flexibilidade da solução são igualmente parâmetros de elevada importância dada a volatilidade a que a evolução tecnológica sujeita as soluções, mesmo as mais bem ponderadas, vide projeto de investigação internacional para o conceito de pista circular.

1. *A luz desta consideração, a solução dual, apresentada publicamente, que engloba a continuação da utilização da Portela complementada com uma infraestrutura dedicada ao tráfego civil na BA6 – Montijo só pode ser considerada uma "boa" solução, no médio e longo prazo, na ausência de Visão Estratégica para o Setor do Transporte Aéreo.*
2. *Entende-se a perspetiva da concessionária de querer explorar até ao limite a "cash cow" em que está transformado o AHD.*
3. *Estranha-se a aceitação dos decisores (Concedente) de uma proposta apresentada pela concessionária, no âmbito de um direito que lhe foi conferido pelo contrato de concessão, sem exigir a apresentação de um estudo comparativo das hipóteses de solução, transportadas para o horizonte de 30 a 40 anos, como se aconselha em planeamento de*

infraestruturas tão impactantes no desenvolvimento económico e social de um território, como é o caso das infraestruturas aeroportuárias.

4. *O nosso país tem o raro privilégio de contar com uma solução consensual*[11]*, estudada exaustivamente (que poderá ainda ser melhorada face aos novos paradigmas tecnológicos) para implementar num terreno do Estado, que suporta diferentes configurações de evolução futura de tráfego e necessidades dos utilizadores , dificilmente se pode compreender o seu abandono para uma solução muito limitativa na duração e flexibilidade.*
5. *Qualquer comparação fundamentada em valores razoáveis e suportada por metodologia validada internacionalmente concluiria o contrário do que tem vindo a ser defendido.*

[11] O descrédito público desta solução é dado pela "euforia" de propostas de novos aeroportos de que Tancos é o exemplo mais recente.

<u>ANEXO II</u> – Memorando da Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não

(Entregue em outubro de 2018 aos Orgãos de Soberania e aos Partidos Políticos com assento parlamentar).

A.II.1 Portela mais Montijo. O Futuro adiado

O presente documento agrega e sintetiza algumas das principais perguntas, preocupações e posições de todos os que constituem a "Plataforma Cívica" face à real eventual incoerência, de vir a ser usada a Base Aérea nº 6, no Montijo, como infra-estrutura aeroportuária complementar do Aeroporto de Lisboa Humberto Delgado.

Neste pressuposto deixamos claro que os subscritores do Manifesto e aderentes da "Plataforma Cívica" defendem e afirmam que o futuro e uma solução duradoura e sustentável passa pela construção, de raiz e faseada, de um novo e moderno Aeroporto Internacional na área de Lisboa. Só esta opção poderá responder de forma adequada ao mais que evidente esgotamento a curto/médio prazo do Aeroporto Humberto Delgado.

A "Plataforma Cívica" considera assim que a opção pelo uso da BA6/Montijo adia e compromete esse desígnio por muito tempo.

No caso da BA6/Montijo bem se poderá aplicar o ditado popular de que "A pressa é má conselheira".

Desde 1969 que, em face das limitações identificadas no aeroporto da Portela e pelo facto de, apesar de ter sido construído na periferia da cidade, a essa data e fruto da expansão urbana, foi considerada a sua relocalização. Surgem assim os primeiros estudos, estudos esses que consideram 5 locais todos eles na margem sul do Rio Tejo.

Nos anos 90, os Municípios da Margem Sul apontaram, com grande apoio entre técnicos e até nos meios empresariais.

Hoje pode afirmar-se que não foi à falta de estudos que se chegou ao ponto a que se chegou com a Portela.

Sucessivos adiamentos e demasiadas hesitações, muitas fruto de interesses estranhos aos do país, levaram à adopção de remendos e ao desbaratamento dos recursos do país. A expansão do Turismo e da actividade aeronáutica não são, só por si, os responsáveis pelo esgotamento do Aeroporto Humberto Delgado.

AII.2 - A opção pela BA6/Montijo é uma espécie de crónica de "Uma Morte Antecipada*.*

A.II.2.1 – Enquadramento e contexto

a) *Portela – O passado*.

O actual aeroporto da Portela, Humberto Delgado, foi aberto ao tráfego em 15 de outubro de 1942. Precisamente há 76 anos.

Inicialmente pensado para ser construído na zona do Campo Grande, acabaria por se localizar na zona da Portela. Há que admitir que tal se tenha devido ao facto de esse local oferecer menores impactos negativos sobre o tecido habitacional e populacional da altura no Campo Grande e na cidade de Lisboa.

A ser assim há que admitir que se tratou de uma decisão mais acertada considerando o contexto político, económico e social, bem diferente dos dias de hoje.

Estava-se em plena Ditadura, altura em que os valores da Liberdade e da preservação do Ambiente e do bem-estar das populações não tinham nem a percepção nem o enquadramento jurídico-legal e constitucional dos dias de hoje. Com o evoluir dos tempos, foi a cidade que cresceu em direcção ao aeroporto e não o inverso.

Na situação actual, não só aumentaram os riscos e impactos ambientais negativos, como são maiores os riscos para as pessoas e bens. A Portela está à beira do esgotamento o que impõe, a prazo e de modo planeado e faseado, a sua desactivação.

A população de Lisboa e de Loures, nomeadamente, merecem isso.

b) BA6 – O Inverso.

O inverso irá suceder acaso se persista na opção Portela+1, no Montijo.

O uso desta BA6 como "aeroporto" civil constitui-se ao arrepio de tudo o que tenha a ver com a racionalidade e a sensatez. É o aeroporto que vem para cima da cidade. As aeronaves civis irão passar a sobrevoar zonas habitacionais e populacionais antigas, já consolidadas e de elevada densidade de população.

Em pleno século XXI, com as preocupações ambientais e de descarbonização do planeta e com as alterações climáticas, Portugal deverá ser o único país no mundo onde se vai construir um terminal aeroportuário civil no meio das pessoas e dos aglomerados populacionais.

Os subscritores estão conscientes da importância que o turismo tem para o país, mas não aceitam ser penalizados pelos atrasos e pela inércia e decisões erradas de quem tinha e tem por obrigação zelar pelo bem-estar e pela segurança das populações.

c) Antecedentes

As notas seguintes ajudam a enquadrar o porquê de termos chegado a este ponto.

2005 – O governo da altura decide avançar com a construção do Aeroporto na OTA. Face aos imensos argumentos contrários pelas limitações que a solução comportava, pela complexidade topográfica e hidrológica do local que originaria elevadíssimos custos, o processo é parado;

2007 (março) – A CIP, Confederação da Indústria Portuguesa insatisfeita com esse local (OTA) anuncia que irá patrocinar um novo estudo para localização e construção do aeroporto de Lisboa.

O IDAD, Instituto do Ambiente e Desenvolvimento, associação técnico científica sem fins lucrativos e ligada à Universidade de Aveiro, produz um trabalho extenso onde considera que a melhor localização é o CTA, Campo de Tiro de Alcochete;

2007 (junho) – O governo, através do Ministro da Obras Públicas Transportes e Comunicações, mandata o LNEC, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, para proceder a uma análise comparativa OTA/CTA;

As conclusões do estudo do LNEC convergem no sentido de que a melhor escolha seria o Campo de Tiro de Alcochete;

2007 – Rui Moreira, na altura presidente da Associação Comercial do Porto e actual presidente da Câmara, encomenda novo estudo onde tira da "cartola" a "solução" Portela +1 (BA6-Samouco) em contraposição ao NAL, Novo Aeroporto de Lisboa, no CTA em Canha, concelhos do Montijo e Benavente;

2008 (janeiro) – O governo decide que se construa o Novo Aeroporto de Lisboa, NAL, no Campo de Tiro de Alcochete assumindo assim o relatório do LNEC. Na decisão pesam, decisivamente, dois aspectos: As condições de Segurança e Operacionalidade de Tráfego Aéreo e as questões Ambientais;

2010 – Após o processo de Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) do NAL no CTA, resulta uma Declaração de Impacto Ambiental (DIA) em 9 de dezembro.

Esta Declaração está ainda em vigor;

2011 (maio) – Inicia-se a intervenção da Troika em Portugal;

2011 – (novembro) Já com um novo Governo (PSD/CDS) e no âmbito do PET, Plano Estratégico de Transportes, é determinada a revisão dos pressupostos que serviram de base à decisão de construir o NAL. A resolução do Conselho de Ministros (45/2011) consagra a estratégia de alargamento da capacidade aeroportuária da Portela e a conversão de infra-estruturas aeroportuárias existentes para acomodar o tráfego civil;

2012 (dezembro) – O governo privatiza a ANA, EP e assina o Contrato de Concessão do serviço aeroportuário de praticamente todos os aeroportos do país.

Nesse mesmo mês o Conselho de Ministros aprova a resolução em que selecciona a VINCI para a aquisição do capital da ANA – Aeroportos de Portugal;

2016 – É constituído um Grupo de Trabalho Informal, no âmbito da Secretaria de Estado das Infra-estruturas, para o estudo da viabilidade do aeroporto complementar de Lisboa. É esta a "confirmação" do ponto de viragem cuja peça fundamental é a privatização da ANA, EP, que retira e condiciona a Portugal a soberania efectiva sobre esta empresa e esta área estratégica;

2017 (fevereiro) – O governo assina com a ANA, SA um Memorando de Entendimento para aprofundar a opção Portela +1 na BA6 do Montijo.

Esse Memorando, do qual não foi dado conhecimento público relevante, traz para o terreno a BA6. Até essa data nenhuma Base Militar estava considerada no leque de opções;

São, só nesta fase, depois de 13 anos de faz que anda, mas não anda, de jogo de empurra que é o responsável pelo estado de incapacidade de resposta do Aeroporto Humberto Delgado ter chegado onde chegou ocupando o lugar 1120, entre 1196 aeroportos, em termos de pontualidade de voos.

Desde pelo menos 2012, data da privatização da ANA, já foram aumentadas quase 20 vezes as taxas aeroportuárias e os lucros decorrentes da operação, particularmente de Lisboa, aumentaram exponencialmente em benefício da VINCI.

AII.2.2 – Impactos ambientais, saúde e segurança.

Sendo certo que qualquer infra-estrutura aeroportuária gera impactos, muitos deles negativos, importa ponderar os que podem acontecer com o uso da BA6.

O ponto de partida assenta no facto de já existir, com plena validade, uma Declaração de Impacto Ambiental relativa à localização do NAL no CTA. No caso da BA6/Montijo nada se conhece até à data sobre os estudos e qual o seu "Master Plan".

No que parece ser um acto de diversão, vão-se conhecendo notícias que são divulgadas nos órgãos de informação. Entre perfeitas mentiras e informações erradas e sem suporte técnico documental, vai-se sabendo (?) que o 1º EIA apresentado pela ANA, SA, terá sido devolvido por inconformidades.

Não se sabem quais nem o que terá sido indicado para ser reformulado. É a total falta de transparência e opacidade que permitem sustentar, desde as notícias falsas até às posições de pressão e chantagem sobre a APA, Agência Portuguesa do Ambiente que, recentemente, o Primeiro-ministro ousou fazer.

Assim importa saber em que medida a opção BA6/responde a:

(i) Avifauna

Durante o inverno circulam, regularmente, cerca de 120.000 aves aquáticas no Estuário do Tejo. Algumas das espécies (maçarico de bico direito) quer pela sua quantidade, quer pelo facto de voarem a grande altitude e em bandos numerosos, constituem uma forte ameaça à navegação aeronáutica.

Que estudos e que monitorização foram feitos, se é que foram, e quais os riscos, potencialmente reais, de colisões com aeronaves?

Que avaliação e monitorização foi levada a cabo relativamente ao conjunto de outras aves que migram, nidificam e se deslocam em toda a ZPE, Zona de Protecção Especial e RNET, Reserva Natural do Estuário do Tejo, uma das maiores zonas húmidas da europa?

Que estudos e que monitorização foram efectuados face aos movimentos de aves que apenas a 2000 pés (600 metros) se cruzam com as aeronaves, a sul e a norte da pista 01/19, aves essas vindas dos sapais de Coina, Seixal e Moita com destino aos arrozais a Norte, nomeadamente para a Barroca Grande, Santo Estevão, Giganta e Samora Correia?

Até ao momento nada se conhece relativamente a avaliações mais pormenorizadas relativamente aos movimentos de aves nos dois cones de aproximação à pista.

(ii) Ruído

Toda a margem Sul como a margem Norte do Tejo será sujeita a níveis exagerados de ruído, lembrando que o ruído produz efeitos nefastos na saúde. Os efeitos do ruído podem ser divididos em duas categorias distintas: **Fisiológicos**, onde se encontram a perda de audição e as respostas biológicas (e.g stress), sendo que a primeira é consequência directa da exposição a elevados níveis de ruído. **Comportamentais,** onde se compreende que o ruído afecta a população provocando distracções (e.g perturbações no discurso), ou mesmo interferindo fisicamente com a mesma (e.g horário e qualidade do sono).

Obviamente, o ruído proveniente do sector aeronáutico (aeronaves em aterragem, descolagem, taxiing, e testes de motores) afecta fortemente as comunidades onde se insere. De acordo com o estudo europeu (HYENA Hypertension and exposure to noise near airports: the HYENA study. Environmental health perspectives, 116(3):329–33, Mar. 2008.), que visava estabelecer uma relação entre a exposição ao ruído oriundo de aeronaves com a pressão sanguínea da população, foram encontrados efeitos estatísticos significativos das duas anteriores causas no desequilíbrio cardiovascular.

Foi demonstrado que o risco mais elevado de ocorrência de hipertensão de um indivíduo quando exposto a ruído vindo de aeronaves, pode contribuir fortemente para doenças cardiovasculares.

O Regulamento Geral do Ruído, Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, estabelece os limites máximos de ruído de acordo com dois tipos possíveis de ocupação do solo, Zonas Sensíveis e Zonas Mistas, que são definidas da seguinte forma: Zona Sensível – a área definida em plano municipal de ordenamento do território como vocacionada para uso habitacional, ou para escolas, hospitais ou similares, ou espaços de lazer, existentes ou previstos, podendo conter pequenas unidades de comércio e de serviços destinadas a servir a população local, tais como cafés e outros estabelecimentos de restauração, papelarias e outros estabelecimentos de comércio tradicional, sem funcionamento no período nocturno.

Os limites máximos estabelecidos por lei para as Zonas Sensíveis, são de 55 dBA para o indicador Lden e 45 dBA para o indicador Ln. (Lden – Indicador de ruído diurno-entardecer-nocturno) (Ln- Indicador de ruído – nocturno). Zona Mista – a área definida em plano municipal de ordenamento do território, cuja ocupação seja afecta a outros usos, existentes ou previstos, para além dos referidos na definição de zona sensível. Os limites máximos estabelecidos por lei são de 65 dBA para o indicador L_{den} e 55 dBA para o indicador L_n. No caso específico dos Aeroportos, sendo considerados, grandes-Infra-estruturas de transporte aéreo, os limites aplicáveis às Zonas Sensíveis estabelecidos são de 65 dBA para o indicador L_{den} e 55 dBA para o indicador L_n. Através de um perfil altimétrico, nos cones de aproximação á pista 01/19 do Montijo e 03/21 de Lisboa, através de medições de ruídos efectuadas chegou-se ao conhecimento a partir dos 2000 pés de altitude e 3000 metros de distância o ruído de tráfego varia entre os 70 dBs e os 90 dBs, portanto acima dos 65 dBs estatuídos na Lei do Ruido.

No Cone de aproximação a Lisboa, se desenharmos o perfil altimétrico verificamos que as aeronaves expõem a ruído nomeadamente a instituições de ensino como FCT/UN no Monte da Caparica e o Hospital Garcia de Horta, em Lisboa o ISCTE e toda a cidade Universitária com níveis de ruído de cerca de 90 dBA, portanto acima do disposto no Regulamento Geral do Ruido.

Semelhantemente no cone de aproximação Sul á pista do Montijo a situação repete-se. O Hospital do Barreiro o Politécnico do Barreiro e inúmeras escolas ficam sujeitas a níveis de ruído de cerca de 74 dBA, nos dois casos com é obvio deve salientar-se também um nível de incomodidade semelhante para a população.

Na localização na BA6 (Montijo) a zona sobrevoada na aproximação ou aterragem, em que a direcção norte corresponde a cerca de 70% do total de movimentos, vivem aproximadamente 54 700 residentes, dos quais cerca de

30000 habitantes, face à ultrapassagem dos valores legais, poderão revelar elevada incomodidade com efeitos na saúde associados ao ruído e à componente respiratória (in EIA, referido pelo Jornal Público de 16/06, mas não tornado público).

Foi feito o mapa de ruído? Dispomos de uma versão simplificada desse mapa.

No CTA o número de habitações afectadas é muito reduzido e com possibilidade de serem protegidas.

(i) Clima

Os principais meteoros que descrevem o clima estabelecem um quadro de referência para a análise dos aspectos relacionados com a qualidade do ar, ruído e análise de risco, uma vez que os fenómenos de dispersão de poluentes na atmosfera e da propagação das ondas sonoras são também condicionados por um conjunto de variáveis climáticas, nomeadamente pelo regime de ventos, temperatura do ar, precipitação e humidade.

Na Base Aérea nº 6 no Montijo, as condições meteorológicas são particularmente adversas em termos de vento e nevoeiros.

Esta região e com base nos parâmetros meteorológicos e climatológicos de maior interesse para as operações aeronáuticas, apresenta a ocorrência de nevoeiros e um regime de vento, com uma orientação não adequada.

A ocorrência de visibilidades reduzidas é muito frequente no Montijo e em Lisboa, sendo, no entanto ainda mais gravosa no Montijo. Sendo que a pista 03/21 de Lisboa apresenta a ocorrência de *windshear* (alteração repentina da velocidade e direcção dos ventos) em 25% do ano e o mesmo acontece com a pista 01/19 do Montijo, não se podendo recorrer nesta matéria á pista 08/26 do Montijo por esta apresentar ventos cruzados. Este parâmetro ambiental deveria inviabilizar a aceitação do Aeroporto Complementar do Montijo tal a sua perigosidade, nas duas cidades.

Na apreciação da temperatura na estação meteorológica da BA6 verifica-se a temperatura de referência de 28.8º (temperatura média mensal mais elevada, registada no mês de agosto na estação do Montijo. A Temperatura de Referência para a pista é 28,8º C, o que desde logo considerando o gradiente 0,35%, a elevação do aeródromo de 14 metros, implica acréscimos obrigatórios de acordo com o Anexo 14 da ICAO e um comprimento corrigido da pista para Take-off.

Os parâmetros mais frequentemente utilizados para caracterizar o regime dos ventos são a frequência (%) e a velocidade média (km/h) para cada rumo, assim como as calmas (c) que respeitam a situações em que se registam velocidades do vento inferiores a 1,0 km/h. Predominam na área de estudo ventos dos quadrantes Oeste e Noroeste entre 270º e 350º. Portanto em conflito com a orientação 01/19 da pista do Montijo e a orientação 03/21 da pista de Lisboa. No

âmbito do clima a Base Aérea do Montijo é também vulnerável à subida do nível médio do mar. E completamente desadequada para se transformar num aeroporto complementar.

(iii) Sismicidade

Outro factor condicionante que são a possibilidade de Sismos no Montijo, o que não recomenda a construção de uma infra-estrutura aeroportuária: A zona da BA6 é uma zona de susceptibilidade sísmica de nível 7. "A falha do Vale Inferior do Tejo corresponde a uma estrutura profunda provável de orientação N30°E, que segue aproximadamente o traçado actual do rio Tejo no seu troço compreendido entre Vila Nova da Barquinha e o Barreiro. É considerada uma falha provável, pois encontra-se mal caracterizada e está encoberta pelos sedimentos fluviais quaternários depositados pelo rio, cujas aluviões atingem espessuras superiores a 60 m. As provas da sua existência têm sido baseadas em evidências indirectas, nomeadamente de natureza geomorfológica, geológica, sismológica e gravimétrica, bem como em imagens de detecção remota. De todas estas evidências, ressalta a complexidade da sua estrutura em profundidade, o que aponta para a sua segmentação e a presença de outros acidentes tectónicos transversais. O traçado desta falha (ou zona de falha) está disposto, na generalidade, ao longo do vale do rio Tejo.

(v) Emissões poluentes

Um dos descritores ambientais perigosos, são as emissões poluentes, que são cumulativas nestas zonas urbanas, face ao elevado tráfego rodoviário, e existência de complexos químicos.

Os concelhos da Margem Sul, nomeadamente Moita, Barreiro, Seixal, Alcochete e Montijo e também os concelhos da margem Norte. Ficarão sujeitos a poluentes atmosféricos, poluentes gasosos e partículas, provenientes das actividades aeroportuárias que têm impacto no ambiente e na saúde das populações mais próximas do aeroporto. Os poluentes mais relevantes a serem considerados no inventário de emissões de um aeroporto são os seguintes (ICAO, 2007).

SO2 – Dióxido de Enxofre
O3 – Ozono
COV – Compostos Orgânicos Voláteis, incluindo hidrocarbonetos (HC)
PM - Partículas em suspensão (PM2.5 e PM10)
NOx – Óxidos de Azoto, incluindo o dióxido de Azoto (NO2) e o óxido de Azoto (NO)

CO - Monóxido de Carbono
CO2 – Dióxido de Carbono5
BTX - Benzeno, Tolueno e Xilenos6

(vi) Aquíferos e águas subterrâneas

Um dos maiores aquíferos de água doce da europa está compreendido entre a zona de Tomar e Grândola.

De acordo com os vários estudos citados pelo Instituto da água, o sistema aquífero do Tejo e Sado tem uma espessura média de 200 metros atingindo, nalgumas zonas, os 700 metros.

Deste modo, a Base Aérea Nº 6 no Montijo, situa-se numa zona de infiltração e reserva de água de enorme importância devido ao seu potencial, qualidade e localização e neste local a sua profundidade pode estar a uma centena de metros. Este é o sistema aquífero mais importante do país, com maior produtividade nacional e da Península Ibérica e um dos maiores da Europa.

A reserva de água doce estende-se por toda a margem sul e desenvolve-se em dois níveis: um mais superficial que já está poluído (agricultura, suiniculturas, lamas industriais.) o segundo, a uma maior profundidade que tem de ser protegido impedindo furos que interliguem os dois níveis do lençol,

Existem, portanto, constrangimentos hidrogeológicos, condicionantes que inviabilizam a construção de um aeroporto com alongamento de pistas e perfurações. As condicionantes hidrogeológicas já deviam até constituir ferramentas legais que evitassem a implementação do aeroporto complementar do Montijo condicionando o uso do solo relativamente à componente aeroportuária.

Tratando-se de uma zona ambientalmente sensível qualquer intervenção impõe a impermeabilização do contacto da pista e dos restantes caminhos de circulação (*taxiway*, estacionamento de aeronaves, etc.) com os terrenos envolventes, por forma a evitar o risco de contaminação do estuário, por eventuais derrames, por acção do escoamento directo ou por infiltração e percolação.

Foram considerados os custos desta impermeabilização?

A.I.2. 3-Desenvolvimento e emprego

A propaganda ou uma mentira, por muito que repetidas, não apagam a realidade.

Quem estudou, e estuda, as questões referentes às infra-estruturas aeroportuárias sabe, desde há muito, que um aeroporto não gera, só pela sua localização, factores de desenvolvimento e de emprego. Isso não resulta "apenas" da oferta. Sem procura ou com procura limitada, um aeroporto pode ser um fracasso.

Quer o emprego directo quer o emprego induzido dependem de múltiplos factores que, no caso da BA6/Montijo não têm condições de se verificarem.

Segundo o ACI, Comité Internacional de Aeroportos (ver quadro abaixo) a estimativa, ponderada, de criação de empregos para aeroportos de baixa densidade de tráfego (é o caso do Montijo-BA6 com a "nuance" de que apenas acolherá as companhias "Low-Cost") andará entre os 350 e 600 empregos por milhão de passageiros transportados. Nesta estimativa do ACI inclui-se a vertente carga o que não haverá no caso na BA6-Montijo.

De acordo com vários estudos e cenários e admitindo que o actual ritmo de crescimento de passageiros se vai manter, o Montijo-BA6 não irá além dos 4 a 5 milhões de passageiros em 2030.

Assim e só nessa data seria expectável um número entre as 1.200 e 1.400 empregos. Sendo certo, como disse atrás, que o Montijo-BA6 não terá a vertente carga, nem o limite mínimo (350 empregos por milhão de passageiros) será atingido. Fazendo fé nos estudos/projecções da Rolan Berger, o Montijo-BA6 nunca gerará mais do que uma meia dúzia de centenas de empregos.

As companhias "Low-Cost" não só não induzem de forma significativa empregos directos e indirectos como pouco ou nada contribuem para a dinamização da economia local. Os resultados associados à operação de aeroportos em que as "low cost" são dominantes Em regra, até os impostos das "Low-Cost" são pagos nos países de origem.

Qualquer pessoa que já tenha viajado em companhias do género sabe que "até a água é paga". Por isso seria estranho que essas companhias aéreas viessem a induzir a criação de empregos indirectos, com algum significado, no Montijo. Para quem esteja menos atento nem os combustíveis são de fornecimento local.

Mas (há sempre um mas) há um outro facto que esquecem ou escamoteiam. Entre militares e civis, trabalham, atualmente, na Base Aérea do Montijo cerca de 800 a 900 pessoas. A esmagadora maioria dos empregos, nomeadamente os militares, são altamente qualificados cenário que muito dificilmente se verificará com a sua "transformação" em aeroporto civil.

Factos:

a) – Iremos assistir a uma inaceitável desvalorização e desqualificação do emprego que já existe na BA6;
b) – Poderemos assistir, no imediato, a uma efectiva "liquidação" e diminuição líquida de empregos;

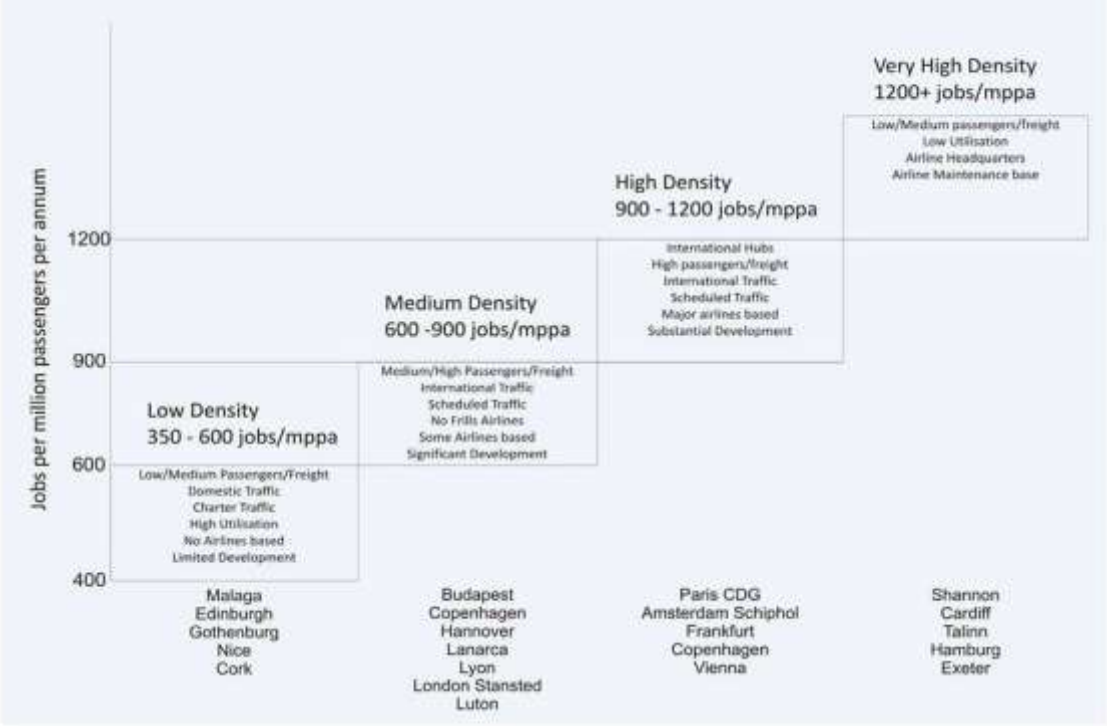


Figure 2: Typology of on-site employment on European Airports
Source: ACI, 2004, p.8; own editing.

A.II.2.4 – Custos e acessibilidades

A ausência de um *Master Plan* relativo ao Montijo/Ba6 permite todo o tipo de opacidade sobre os efectivos e reais custos da opção BA6 em confronto com o Campo de Tiro de Alcochete (CTA).

Consultadas as mais diversas fontes e comparadas com o estudo elaborado pelo LNEC chega-se à conclusão de que a construção da 1ª fase do CTA não só teria menos custos como não envolveria mais tempo na fase de construção. Por parte do governo são avançados custos do chamado "open day" com o CTA na sua versão finalizada e com a construção das diferentes infra-estruturas nas quais se inclui a TTT, Terceira Travessia do Tejo entre o Barreiro e Chelas.

Essa infra-estrutura resolveria muitos dos problemas e constrangimentos, particularmente no domínio da rede ferroviária e para acomodar os comboios de 750 metros e a alta velocidade. A TTT está considerada e foi incluída no PROT-AML, Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, Plano esse que foi concluído em 2011, mas ainda não publicado pelo governo.

No quadro abaixo e usando as fontes que citamos, verifica-se que CTA 1ª fase ficará mais barata do que a reconversão da BA6 com a vantagem, inequívoca, de uma durabilidade muito maior.

ESTIMATIVA DE CUSTO COMPARATIVO DE INVESTIMENTO ENTRE A EXPANSÃO DO AHD/MONTIJO E DA 1ª FASE DO NAL EM CTA CANHA

RUBRICA	FONTE	AHD/MONTIJO	1ª FASE DO NAL
ESTUDOS	ROLAN BERGER/LNEC	250,72 Mil €	40,10 Mil €
EXPANSÃO DO AEROPORTO HUMBERTO DEIGADO	LUSA/ANA	400 Milhões €	N/A
DESLOCALIZAÇÃO DA CARREIRA DE TIRO DE ALCOCHETE	LUSA/EMFA	242 Milhões €	242 Milhões €
DESLOCALIZAÇÃO DA BASE AÉREA Nº6	LUSA/EMFA	130 Milhões €	NÃO DESLOCALIZA NA 1ª FASE
CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO COMPLEMENTAR DO MONTIJO: TERMINAL, ALONGAMENTO DA PISTA 01/19, TORRE DE CONTROLO, TAXWAYS, AIRSIDE, LANDSIDE, ANTENAS ILS, LUZES APROXIMAÇÃO	LUSA/MPI	400 Milhões €	N/A
CONSTRUÇÃO DA 1ª FASE DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA EM CANHA : TERMINAL, ALONGAMENTO DA PISTA 01/19, TORRE DE CONTROLO, TAXWAYS, AIRSIDE, LANDSIDE, ANTENAS ILS, LUZES APROXIMAÇÃO	ENG. MATIAS RAMOS, EX-BASTONARIO DA OE (5 empresas)	N/A	2012 - 230 Milhões € **2018 - 400 Milhões € Igual ao Montijo**
ACESSIBILIDADES EXIGIDAS PELA CAMARA DO MONTIJO	CMM/LUSA	15 Milhões €	N/A
REPARAÇÃO DO OLEODUTO POL NATO/TRAFARIA	LUSA/ENMC	20 Milhões €	N/A
NOVO ATM DA NAV-NAVEGAÇÃO DE PORTUGAL	LUSA/NAV	40 Milhões €	40 Milhões €
TOTAIS		**1497,72 Mil Milhões €**	**722,1 Milhões €**

CUSTOS AINDA DESCONHECIDOS

RUBRICA		AHD/MONTIJO	1ª FASE DO NAL
EXPROPRIAÇÕES NO SAMOUCO E MONTIJO		X	
NOVA ACESSIBILIDADE ENTRE A BASE AEREA Nº 6 E A PONTE VASCO DA GAMA		X	
NOVA ACESSIBILIDADE ENTRE O NOVO AEROPORTO NAL E A12			X
PONTE BARREIRO - MONTIJO		X	
LIGAÇÃO DO OLEODUTO SINES- AVEIRAS AO NAL EM CANHA 3 KM			X
TOTAIS			

AUTOR: LUIS CHUCHA (REV 14 10 2018)

A.II.3-Links fontes do quadro quem paga

a) Estudos da Rolan Berger

http://www.base.gov.pt/base2/rest/documentos/227757

b) Custo da expansão do AHD 400milhões

https://www.dn.pt/dinheiro/interior/aeroporto-da-portela-tera-novo-terminal-para-voos-internacionais-5665408.html~

https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/a380-vao-poder-aterrar-na-portela-em-2021-123675

https://revistacargo.pt/j-martins-pereira-coutinho-aeroporto-portela-montijo/

c) **Custo da deslocalização do Campo de Tiro de Alcochete**

https://www.dn.pt/portugal/interior/ministerios-divergem-sobre-campo-de-tiro-de-alcochete-8548881.html

d) **Custo da deslocalização da BA6 130 milhões**

https://www.jornaldenegocios.pt/economia/detalhe/montijo-deslocalizacao-da-forca-aerea-exige-130-milhoes-nos-proximos-cinco-anos

e) **Construção do aeroporto complementar do Montijo 400 milhões**

https://www.pressreader.com/portugal/jornal-de-negócios/20180730/281513636956580

f) CONSTRUÇÃO DA 1ª FASE DO NAL 230 MILHÕES A PREÇOS ATUAIS O MESMO QUE O MONTIJO 400 MILHÕES (Este estudo foi feito por uma equipa liderada pelo Eng.º Artur Ravara e incluiu cinco empresas de projecto reconhecidas).

g) **Câmara Municipal do Montijo 15 milhões**

https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/transportes/aviacao/detalhe/montijo-exige-investimentos-de-15-milhoes-a-ana

h) **Reparação do oleoduto POL NATO 20 milhões**

https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/energia/detalhe/infra_estruturas_da_nato_vao_levar_combustivel_aos_aeroportos_do_montijo_e_de_lisboa

i) **Novo ATM para a NAV circulação aérea 40 milhões**

https://www.dinheirovivo.pt/empresas/nav-fecha-acordo-que-traz-novo-sistema-de-trafego-a-lisboa/

A.II.4 - Questões que necessitam de resposta

A.II.4.1-Relacionadas com a longevidade da solução Portela+Montijo

O deficiente desempenho actual do aeroporto da Portela é bem evidenciado no facto de ocupar em novembro de 2017, no índice de pontualidade da OAG (organização mundialmente reconhecida, sediada no Reino Unido), a modestíssima posição 1120, entre 1196 aeroportos.

O tráfego continua a crescer e, sob pena de estes índices de qualidade do serviço continuarem a piorar, urge tomar medidas adequadas para dotar a região de

Lisboa da capacidade aeroportuária que o seu desenvolvimento requer. São estes os factos nunca desmentidos:

1. O Estudo do EUROCONTROL, datado de dezembro de 2016, solicitado pela NAV a pedido do Governo, conclui que o aeroporto da Portela ficará completamente saturado em 2030. Salienta-se que esta conclusão teve como pressuposto que a capacidade máxima de movimentos de aeronaves no aeroporto da Portela seria de 48mov/h. Actualmente, devido a vários constrangimentos estruturais, a capacidade máxima é de 40mov/h, sendo que a ultrapassagem desses constrangimentos é de concretização bastante incerta. A experiência recente prova-o.
2. A procura de tráfego que exceda a capacidade da Portela (oriunda de companhias "low cost" ou tradicionais) dependerá, a partir de 2030, exclusivamente da capacidade remanescente oferecida pelo Montijo.
3. O aeroporto do Montijo poderá entrar em funcionamento, na melhor das hipóteses, em 2023, assumindo o início de construção em 2019. Data optimista, dado que depende não só do prazo de construção, mas também da duração dos ensaios para a certificação do aeroporto e de se concretizarem outros pressupostos como o da entrada em funcionamento do novo sistema de gestão do tráfego aéreo da NAV.
4. Os resultados do relatório da EUROCONTROL, a aplicação da metodologia da 30ª hora de ponta, metodologia comummente adoptada na avaliação da capacidade futura dos aeroportos, e a comparação com a evolução do Aeroporto de Gatwick (aeroporto Europeu de referência mundial pela capacidade que consegue disponibilizar com apenas uma pista) indicam que a solução Portela+Montijo estará esgotada por volta do ano 2035.
5. <u>Como é que se sustenta uma decisão em que a estimativa de duração da solução é de acordo com estes dados, nunca rebatidos, de 12 anos (2023 a 2035)</u>?

A.II.4.2 - Relacionadas com a pista do da BA6 (Pista 01-19)

1. A Pista 01-19 do Montijo (actual BA no 6) tem actualmente o comprimento de 2187m. Este comprimento não vai ser aumentado?
2. Para este comprimento de pista, os aviões do tipo A320-200 e outros com exigências maiores têm penalizações no peso na descolagem. Neste tipo de aeronave (a EasyJet tem 31), a penalização é de cerca 5,5 a 7,5 toneladas.
3. Para que estas aeronaves não tenham estas penalizações, a pista terá de ser prolongada em pelo menos 350m, o mesmo devendo suceder com o respectivo caminho de circulação paralelo à pista (taxiway) para que não haja "back traks", penalizantes para o número de movimentos.

4. Como se processa o aumento do comprimento da pista. Para Sul, para a zona do sapal com inserção de um aterro, ou para Norte na direcção da Ponte Vasco da Gama também em aterro? O EIA refere a opção para Sul, ou seja, para o braço do estuário do Tejo que banha o Montijo.
5. Foram considerados os custos de reforço da pista, do seu prolongamento e dos impactos dos aterros no sapal e no estuário? Qual é a verdadeira estimativa de custos considerando todas as obras?
6. Documentos a que temos acesso, permitem estimar que a adaptação da pista 01/19 implica a construção, reconstrução ou reforço da área de movimentos (área de circulação das aeronaves, plataformas mais caminhos de circulação), em cerca de 83% do total de 680 000m^2, ou seja, em cerca de 564 000m^2
7. Qual o custo desta intervenção?
8. A pista 01-19 tem um pavimento flexível e a sua recarga data de 2003. Exige a alteração do perfil longitudinal. A cota actual na pista 01 é 3,3m. A sua inclinação nesta zona é de 1%. Problema da recarga do pavimento e do alteamento, com alteração do perfil e dos efeitos no cruzamento com a pista 08.
9. A extensão da pista, em pelo menos 300m, envolve a sua construção em aterro sobre lodos com altura máxima de pelo menos 4m (prolongamento na direcção da zona do sapal no braço do estuário do Tejo que banha Montijo). Implica não só a construção do aterro, mas também recargas até à sua estabilização final.
10. Qual o custo da alteração do perfil longitudinal, do alteamento da pista e do seu prolongamento?

A.II.4.3 - Relacionadas com condicionamentos ambientais

1. Foram avaliados os custos ambientais (riscos de poluição do estuário – protecção contra eventuais derrames acidentais)?

2. Como se processa o fornecimento de combustível? Através do oleoduto existente, com origem na Trafaria, que necessita de ajustamentos?

- *O texto anterior foi retirado, com a devida autorização dos autores, de um trabalho realizado por Carlos Brás, Carlos Matias Ramos e João Manuel Ivo da Silva, todos subscritores do Manifesto da "Plataforma Cívica".*