

Portela mais Montijo

SOLUÇÃO AEROPORTUÁRIA SEM FUTURO

Carlos Brás

Carlos Matias Ramos

João Manuel Ivo Silva

Lisboa, 11 de Abril de 2018

PORTELA MAIS MONTIJO - SOLUÇÃO AEROPORTUÁRIA SEM FUTURO

SUMÁRIO EXECUTIVO

A procura de tráfego no Aeroporto Humberto Delgado (Lisboa) continua a crescer a um ritmo sem precedentes, a capacidade aeroportuária está esgotada e, a bem da economia nacional, da imagem do País, da AMLVT e da cidade em particular, como destino turístico e de negócios, é necessário que sejam tomadas atempadamente medidas apropriadas para desenvolver capacidade adicional que responda às necessidades no curto, médio e longo prazo.

Embora de forma reactiva e não pró-activa - como seria desejável - o Governo e demais organismos e empresas envolvidos resolveram atalhar caminho, optando por uma solução que consiste em desenvolver alguma capacidade adicional no actual aeroporto, complementando-a com a utilização da Base Aérea N.º6 do Montijo como aeroporto civil.

Esta opção foi tomada sem terem sido consideradas séria e objectivamente outras alternativas, como a exaustivamente estudada opção de um aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), que poderia, numa fase inicial de desenvolvimento, complementar o actual aeroporto de Lisboa e evoluir posteriormente de forma a dar resposta às previsíveis necessidades da AMLVT e do País durante muitas décadas, ao contrário da opção Montijo, cuja vida útil se esgotará em menos de 15 anos.

Governo e demais defensores da solução “Portela mais Montijo” têm afirmado que a respectiva longevidade se estenderá até 2050, que a solução é mais barata e também de execução mais rápida. Nenhuma destas afirmações é cabalmente fundamentada.

A pretensa longevidade do “Portela mais Montijo” baseia-se em projecções que sistematicamente subestimam o crescimento do tráfego nas horas de pico ao longo dos anos da projecção, com fundamentos altamente discutíveis e sem correspondência com o que foi a evolução histórica do tráfego nos últimos quinze anos, deste modo adiando (artificialmente) para anos futuros a ocorrência de desequilíbrio entre a procura e a capacidade.

Quanto aos custos, tudo o que foi dito até agora enferma de duas deficiências de fundo. A primeira é que não existe até à data, que se tenha conhecimento, um plano director que explicita as intervenções a efectuar com vista a transformar a Base Aérea N.º 6 num aeroporto civil, o que retira desde logo credibilidade a qualquer estimativa de custos. A segunda é que não foram estimados de forma objectiva os custos de outras alternativas - base de qualquer decisão informada - como a construção do aeroporto complementar no CTA com dimensão equivalente à que se pretende para o Montijo, não tendo havido, portanto, termo de comparação.

Relativamente ao prazo de execução, por idênticas razões, isto é, por falta de clarificação sobre o que envolvem as actividades pré-construtivas e as obras de infra-estrutura, também não estão criadas condições para se afirmar com segurança que a solução Portela mais Montijo seria mais rápida. Note-se, a propósito, que em relação ao CTA já tinha sido efectuado em tempo oportuno o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e emitida a Declaração de Impacto

Ambiental (DIA), o que não se verifica no caso do Montijo.

Em suma, há razões para pôr em causa se a via que está a ser seguida é a que garante a melhor utilização dos fundos públicos e a que conduz de forma mais rápida e tecnicamente mais adequada a uma solução para o problema da capacidade aeroportuária e, sobretudo, se é a que melhor responde aos desafios estratégicos.

Seria lamentável que se chegasse a 2035 com uma solução esgotada, sem capacidade de expansão, que obrigasse a ter de equacionar (só então) a construção de um novo aeroporto de raiz.

Ainda se está a tempo de evitar que isso aconteça, 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.

PORTELA MAIS MONTIJO – SOLUÇÃO AEROPORTUÁRIA SEM FUTURO

1. INTRODUÇÃO

É bem conhecida a situação de esgotamento da capacidade do Aeroporto Humberto Delgado (AHD) e de a procura do tráfego aéreo continuar a crescer a um ritmo sem precedentes. A conjugação destas duas situações levará necessariamente a que a capacidade de resposta à procura por parte da infraestrutura aeroportuária seja cada vez menor à medida que o tempo passa, saindo deste modo prejudicada a curto/médio prazo a economia nacional, bem como a imagem do País e da sua capital.

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

É, portanto, imperativo que seja criada, o mais rapidamente possível, capacidade aeroportuária adicional. Embora tarde, o Governo, a ANAC e o Concessionário ANA/Vinci, entre outros, terão finalmente interiorizado essa necessidade e daí os estudos desenvolvidos pela ANAC, pela NAV EPE, pela FAP e pela ANA, alguns com a contribuição de entidades externas como a Eurocontrol e a consultora Roland Berger, para referir apenas os publicamente conhecidos.

Porém, independentemente de uma avaliação da qualidade destes estudos, toda esta aproximação ao problema de desenvolvimento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa enferma de uma grave deficiência de fundo: a solução ter sido decidida antes de uma análise criteriosa das alternativas em presença.

Conforme estabelecido no Memorando de Entendimento, Governo e Concessionário decidiram com base numa proposta da ANA/VINCI, que a solução seria a comumente designada por “Portela mais Um”, consistindo em desenvolver a capacidade do aeroporto actual até um determinado limite e complementá-la com a utilização, como aeroporto civil de uma base aérea ou de um aeródromo militar próximo de Lisboa. A escolha recaiu, como é sabido, sobre a Base Aérea Nº6, no Montijo.

A partir daí, todos os estudos aparentam ter sido orientados apenas no sentido de justificar a decisão tomada, desvalorizando simultaneamente quaisquer outras soluções possíveis.

Bem revelador de como todo o processo foi desenvolvido é a decisão ter sido tomada antes de o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) estar concluído, à revelia do que está estipulado em documentos normativos e com força de Lei.

Foi, assim, descartada desde logo a criteriosa e exaustivamente estudada construção de um novo aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), que, se desenvolvida de forma faseada, poderia, em versão inicial reduzida, servir de complemento ao aeroporto existente e, futuramente, ser dimensionada para satisfazer de forma

sustentada as necessidades previsíveis durante várias décadas, sem quaisquer restrições, ao contrário da solução preconizada (Portela mais Montijo), que esgotará, de acordo com estimativas e previsões fundamentadas e não desmentidas, cerca de 2035. É de notar, em contraponto ao que se vem passando em relação ao Montijo, que todos os procedimentos exigidos pela legislação em vigor em matéria ambiental foram oportunamente desenvolvidos e aprovados para a localização no Campo de Tiro de Alcochete.

É repetidamente referido pelas entidades com responsabilidade no processo de decisão, sem a devida e necessária justificação técnico-económica e ambiental, que a solução “Portela mais Montijo” é mais barata e de execução mais rápida, afirmando ainda, também com base em premissas não entendíveis à luz dos elementos disponíveis, que a longevidade da solução se estenderá até 2050, o que legitimaria o investimento a realizar.

A falta de fundamentação sólida da opção “Portela mais Montijo” tem sido largamente evidenciada em opinião publicada, sem que, quer o Governo quer as demais entidades envolvidas a tenham publicamente rebatido, o que parece indicar que o caminho está traçado e não há qualquer abertura para uma consideração objectiva das vantagens e inconvenientes das soluções alternativas possíveis.

Face a esta situação, é mais do que pertinente colocar a pergunta: que razões, até agora não partilhadas com a sociedade civil, levam a que se persista numa solução não devidamente justificada?

2. CUSTO DA SOLUÇÃO “PORTELA MAIS MONTIJO” VERSUS NOVO AEROPORTO NO CTA

Tanto em estudos até agora desenvolvidos como nos pronunciamentos públicos dos defensores da solução “Portela mais Montijo”, o respectivo custo estimado é apresentado comparando-o com o custo determinado há alguns anos para um novo aeroporto de Lisboa, situado no CTA, com a solução final (duas pistas). Esta comparação carece de rigor, como se demonstra de seguida.

Primeiro, não se conhece até agora um Plano Director da solução prevista para o Aeroporto no Montijo, o que impede uma avaliação credível dos respectivos custos (directos e indirectos).

Segundo, as comparações de custo das soluções no Montijo e no CTA, devem basear-se em infraestruturas análogas; não se podem comparar custos entre uma estrutura com pista única e uma capacidade máxima de 24 movimentos por hora (no Montijo), com um novo aeroporto plenamente desenvolvido, dotado de duas pistas paralelas e dimensão para comportar cerca de 100 movimentos por hora (no CTA), ou seja, está a introduzir-se confusão ao comparar o que não é comparável.

O correcto seria comparar a solução “Portela mais Montijo” com uma opção “Portela mais CTA”, isto é, com uma fase inicial de desenvolvimento do novo aeroporto, dotado de apenas uma pista e demais infraestruturas dimensionadas de acordo, ou seja, com

um desenvolvimento semelhante ao que é pretendido para o Montijo. Esta comparação, se foi realizada, não foi tornada pública, não obstante existir um estudo prévio, elaborado por cinco firmas em 2012 e entregue ao Governo nesse mesmo ano, contemplando exactamente essa opção e contendo estimativas de custos e de prazo de execução. Esta solução, “metida na gaveta”, sem que houvesse uma demonstração da sua não exequibilidade, poderia ter servido como base da referida comparação.

Naturalmente, haveria ainda que levar em consideração custos indirectos, como, no caso do Montijo, o correspondente à deslocalização dos meios militares que actualmente utilizam a Base Aérea nº 6 e, certamente, em relação ao Campo de Tiro de Alcochete (CTA), os custos da instalação do campo de tiro noutra local, assim como outros associados, designadamente os pertinentes à desmilitarização do mesmo campo.

Há ainda outros custos militares a ter em conta como os decorrentes dos requisitos expressos pela NAV EPE para viabilizar a solução “Portela mais Montijo”, a saber: utilização de partes do espaço aéreo de Sintra, Monte Real, Tancos, Sta. Margarida, CTA (D10) e Alverca, que poderão conduzir à necessidade de alternativas (certamente com um custo associado) que permitam manter a operacionalidade dos meios humanos e materiais.

Salienta-se, a posição tornada pública pelo Ministério da Defesa segundo a qual “não poderão ser imputáveis ao orçamento da Defesa os custos directos e indirectos relativos a uma eventual transferência de meios aéreos da BA6 para outra infraestrutura aeronáutica”. De qualquer modo, serão sempre custos a suportar pelo Orçamento do Estado.

No caso dos estudos desenvolvidos em 2008 para o CTA as implicações do NAL para as Forças Armadas foram devidamente analisadas e quantificados os custos envolvidos.

Faz-se notar, por último, que, no que se refere ao CTA (solução completa, *opening day*), de acordo com o estudo apresentado no relatório do LNEC, o Valor Actualizado Líquido do investimento, considerando, para além dos custos de investimentos e dos custos variáveis internos, os custos sociais externos, para o período de exploração de 33 anos (2017 a 2050), era positivo e de dimensão significativa para o NAL no CTA com um rácio entre benefícios e custos de 1,3 e 1,6 consoante se aplicasse uma taxa de desconto de 6% ou 3%, respectivamente.

Salienta-se que os custos de construção de *Airside*, Terminal e outras infraestruturas representavam, nesta análise, apenas cerca de 58% do valor total. Os custos restantes estavam associados às Medidas de Mitigação Ambiental, às acessibilidades e às Expropriações e Indemnizações a Terceiros.

Esta análise de custos foi feita considerando projecções de tráfego totalmente diferentes das actuais, que conduziam a uma diferença entre as estimativas à data para 2017 de 18 milhões de passageiros e os valores efectivamente ocorridos de cerca de 26,7 milhões. Nessa análise a actualização do valor das taxas aeroportuárias foi

fortemente condicionado, o que contrasta com a sua quase liberalização após a privatização da ANA.

3. PRAZOS DE EXECUÇÃO

Para além dos aspectos concernentes à adaptação das infraestruturas da Base Aérea nº 6 com vista ao seu uso como aeroporto civil, tais como a reformulação da pista 01/19 ou construção de uma pista nova, vias de circulação de aviões associadas, construção de um terminal de passageiros e de uma plataforma de estacionamento de aviões, há vários outros que representam riscos, tanto para a factibilidade da consecução dos objectivos do projecto “Portela mais Montijo” como para o cumprimento dos respectivos prazos de execução - constantemente adiados.

Refere-se aqui execução, não apenas no sentido da conclusão das obras de infraestrutura e da disponibilização dos diferentes equipamentos, mas também no da operacionalidade completa da opção “Portela mais Montijo”, isto é, os dois aeroportos e o sistema envolvente estarem em condições de assegurar o cumprimento dos objectivos do projecto.

Como temos repetidamente referido, a infraestrutura do Aeroporto Humberto Delgado (AHD) terá de passar por uma intervenção significativa para poder processar 48 movimentos por hora mais passageiros associados. Esta intervenção terá que ser feita com o aeroporto em funcionamento, isto é, com muitos períodos de paragem de obras. Não será um processo rápido. A opção CTA, mesmo em versão reduzida (1ª Fase), poderia prever a criação de capacidade para além da planeada para o Montijo, permitindo assim evitar a necessidade de, pelo menos, parte destas obras no AHD.

4. EXEQUIBILIDADE E LONGEVIDADE DA SOLUÇÃO PORTELA+MONTIJO

4.1 EXEQUIBILIDADE

A solução “Portela mais Montijo”, conforme tem sido anunciado, consistirá em desenvolver a capacidade do actual aeroporto até aos 48 movimentos¹ de aeronaves por hora e criar capacidade no Montijo para acomodar mais 24, ou seja, um total de 72 movimentos/hora nos dois aeroportos a operar em conjunto.

Ainda conforme tem sido tornado público, para que se possam atingir 48 movimentos por hora no Aeroporto Humberto Delgado é necessário que se cumpram os seguintes requisitos:

- 1) A NAV EPE, responsável pelo controlo aéreo, deverá ser dotada de um novo sistema de controlo, muito mais evoluído de que o actual.
- 2) A realização de importantes obras de infraestrutura no Aeroporto Humberto Delgado.

¹ Considera-se movimento tanto uma aterragem como uma descolagem

3) A Força Aérea e também o Exército deverão ceder partes do seu espaço aéreo dedicado, adstrito às Bases de Monte Real, Sintra e Alverca, às unidades do Exército de Santa Margarida e Tancos e ainda sobre o Campo de Tiro de Alcochete, para que seja utilizado pelo tráfego aéreo civil.

A não satisfação de qualquer destes requisitos comprometerá em maior ou menor grau a consecução daquele objectivo de capacidade.

Começando pelo novo sistema de controlo, tudo parece indicar que será mesmo adquirido, até porque sê-lo-ia naturalmente dada a obsolescência do actualmente em serviço, mesmo sem os requisitos colocados pelo empreendimento “Portela mais Montijo”. Aqui, o risco poderá prender-se sobretudo com a sua disponibilização atempada, já que os processos de aquisição e operacionalização deste tipo de sistemas tendem a ser demorados. Não será de excluir ainda a necessidade de reforço de efectivos de pessoal, cuja formação até à utilização no posto de trabalho se estende por um período relativamente longo.

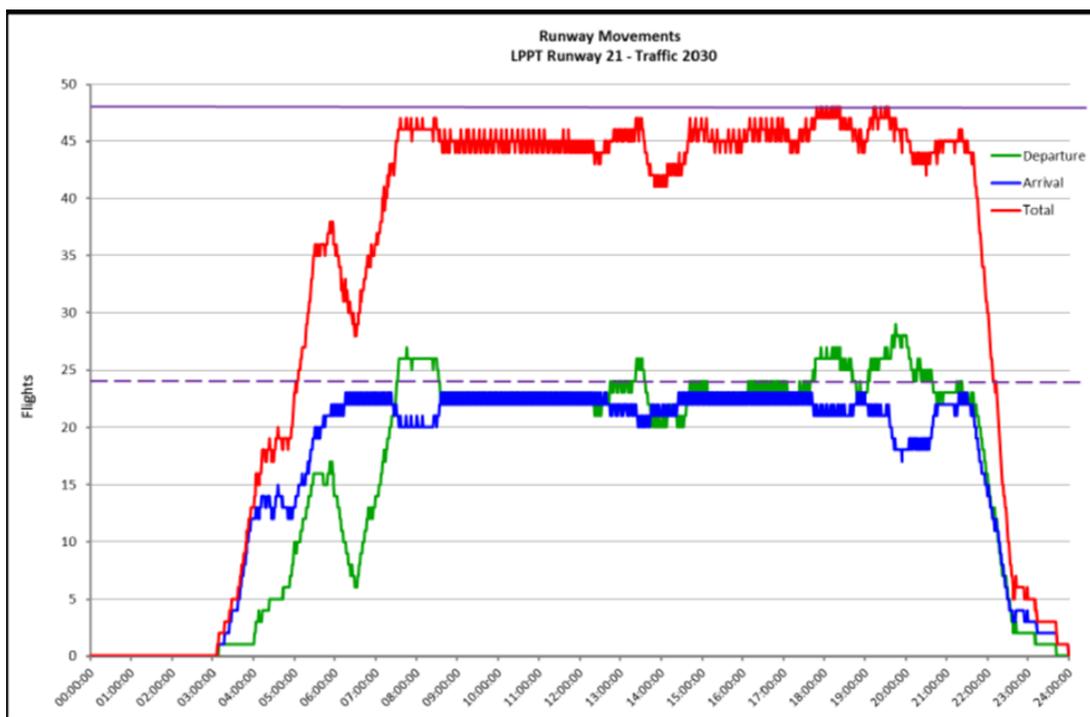
Quanto às obras de infraestrutura no AHD, as melhorias a introduzir para que sejam atingidos os 48 movimentos por hora estão identificadas há alguns anos e são bastante dispendiosas, envolvendo inclusive a expropriação de terrenos contíguos. Porém, o Plano Estratégico da ANA/Vinci para o AHD leva a crer que, pelo menos em relação à pista e infraestrutura associada se ficará por uma versão reduzida, o que não deixará de se reflectir negativamente na obtenção da capacidade pretendida.

Por sua vez, a cedência dos espaços aéreos militares considerados necessários é uma questão que se adivinha complexa, uma vez que as necessidades de treino das forças armadas têm de ser satisfeitas e o encontro de espaços alternativos para o efeito será, previsivelmente difícil, senão inexecuível em alguns casos. Considera-se haver nesta área um risco significativo para que seja atingida a capacidade de 48 movimentos no actual Aeroporto de Lisboa e os 72 movimentos no conjunto dos dois aeroportos.

Em suma, parece, assim, poder assumir-se, sem grande receio de errar, que há boas probabilidades de a capacidade de 48 movimentos por hora não vir sequer a ser aproximada no AHD e, conseqüentemente, também não os 72 nos dois aeroportos em conjunto.

Recorde-se, a propósito, a conclusão do relatório da simulação, realizada em 2016 pela Eurocontrol, que afirma que, mesmo com 48 movimentos por hora, o Aeroporto Humberto Delgado (AHD) estará completamente saturado em 2030, tendo o tráfego excedente de ser acomodado no Montijo.

Com menos de 48 movimentos por hora é fácil concluir que a saturação do AHD ocorrerá antes de 2030. Na Figura seguinte apresenta-se o resultado da simulação da gestão dos movimentos do tráfego esperado em 2030, realizada pela EUROCONTROL para o aeroporto da Portela, evidenciando a situação de saturação nessa data, mesmo na hipótese optimista dos referidos 48 movimentos /hora.



4.2 LONGEVIDADE

O planeamento e desenvolvimento na área da aviação civil é tradicionalmente baseado em projecções de tráfego abrangendo o período de planeamento que se pretende cobrir, o que permite dimensionar as infraestruturas, o equipamento e os serviços de forma a dar resposta a essa procura durante o período considerado.

Concretamente, nos aeroportos é necessário que a oferta de capacidade permita acomodar a maioria dos picos da procura sem que se verifique uma degradação da qualidade de serviço para lá do aceitável. A bem do custo/benefício, vem sendo prática em vários países planear a capacidade dos aeroportos, não para a máxima hora de pico anual, mas para a 30ª (a hora de pico com o número de movimentos mais baixo entre as 30 com maior volume de tráfego no ano). Foi também este o critério utilizado no estudo contratado pela ANAC à consultora Roland Berger.

Em termos de projecções de tráfego, a metodologia para calcular a 30ª hora de pico, compreende genericamente os seguintes três passos:

- 1) Projecção ao longo do período em análise do número de passageiros e da tonelagem de carga em termos anuais.
- 2) Derivação a partir daí da projecção do número de movimentos anuais de aeronaves, assumindo um número médio de passageiros ou tonelagem média de carga por aeronave (função por sua vez da capacidade das aeronaves e da estimativa do respectivo "factor de carga").
- 3) Estabelecimento de uma relação entre o número de movimentos anuais e o número de movimentos na 30ª hora de pico (do tipo a X movimentos anuais corresponderão Y movimentos na 30ª hora de pico).

É importante notar que a forma como esta última relação é estabelecida permite quer sobrestimar quer subestimar o valor da hora de pico para um mesmo valor de movimentos anuais.

O estudo elaborado pela Roland Berger, afirma que a solução “Portela mais Montijo” durará até 2050 porque utiliza uma metodologia para cálculo da evolução futura da 30ª hora de pico baseada em pressupostos de concretização incerta, o que conduz a uma sistemática subestimação do número de movimentos de aeronaves nas horas de pico ao longo dos anos futuros.

Os referidos pressupostos são essencialmente os seguintes:

- a. As companhias de aviação passarão a operar um certo número de voos com aeronaves de maior capacidade (aumento do número de lugares) ou tonelagem superior, o que causará uma diminuição do número de movimentos de aeronaves para o mesmo volume de passageiros.
- b. Será feita uma “gestão activa da procura de tráfego”, assim conseguindo um “alisamento” dos picos de tráfego em geral e, conseqüentemente, baixando também a 30ª hora de pico.

Ainda segundo este estudo, seria deste modo conseguida ao longo do tempo uma redução sistemática do volume de tráfego na 30ª hora de pico, assim adiando para anos futuros a ocorrência de desequilíbrio entre a procura de tráfego e a oferta de capacidade aeroportuária e, conseqüentemente, prolongando a duração da solução Portela mais Montijo.

Ora, basear uma decisão tão importante como a da futura solução aeroportuária para Lisboa em números assentes em pressupostos como os referidos, suscita três reservas de fundo:

- 1) Embora o aumento do número de lugares por avião tenha vindo a verificar-se também em segmentos não “Low Cost” e a utilização de aeronaves de tonelagem superior em certos voos não seja de excluir, duvida-se que, no futuro, tal possa atingir uma dimensão que influencie significativamente o volume de tráfego na 30ª hora de pico.
- 2) Quanto à “gestão activa da procura de tráfego”, embora sendo uma metodologia aceitável quando se trata de gerir uma procura excessiva face à capacidade aeroportuária disponível, já em termos de planeamento da capacidade aeroportuária futura se afigura pouco acertado estabelecer como princípio que se vai condicionar a procura, em vez de procurar dimensionar a oferta de modo a satisfazê-la, sobretudo se o objectivo for tornar o sistema aeroportuário competitivo.
- 3) Por último coloca-se a questão da exequibilidade do referido “alisamento dos picos”. Entre outras razões, porque as companhias de linha aérea procuram organizar os seus horários no sentido de capturarem o máximo da procura e

convidá-las a, em vez disso, operarem nas horas convenientes para o operador aeroportuário, arrisca-se a ser uma iniciativa de receptividade muito duvidosa.

Para além do que vem de ser referido, a credibilidade destas projecções é também questionável pelo seu afastamento significativo relativamente ao que foi a evolução histórica da relação entre o número de movimentos anuais e o número de movimentos em hora de pico no actual aeroporto de Lisboa que, a manter-se no futuro, porá seriamente em causa a longevidade da solução “Portela mais Montijo”.

Concretamente, o horizonte da solução pouco ultrapassará 2030; 2035 na melhor das hipóteses. Conclusão idêntica resultou da simulação de gestão do tráfego aéreo conduzida pelo Eurocontrol que, utilizando uma projecção de tráfego desenvolvida com critérios diferentes dos utilizados pela Roland Berger, concluiu pela completa saturação do Aeroporto Humberto Delgado em 2030 (secção 4.1).

Em resumo, discorda-se da posição de princípio em relação ao planeamento de capacidade (condicionar a procura em vez de procurar satisfazê-la) e considera-se que assumir, com fundamento em pressupostos sem base firme, que a evolução do volume de tráfego na 30ª hora de pico vai doravante ter um comportamento radicalmente diferente do que historicamente se verificou, partindo daí para a justificação de uma determinada solução aeroportuária, comporta sérios riscos, que não podem deixar de ser devidamente ponderados.

5. O PRAZO DA DESMILITARIZAÇÃO NO CTA

É frequentemente referido, em defesa da solução Portela mais Montijo, que o tempo necessário para a desmilitarização do Campo de Tiro de Alcochete (CTA) constitui um dos factores no processo de decisão que contribuiu para descartar uma solução aeroportuária nessa localização.

Porém, contrariamente ao que é afirmado, do ponto de vista do prazo de execução, este factor não tem qualquer relevância. Face ao uso que o terreno do CTA teve ao longo de uma centena de anos, é evidente a necessidade de acompanhamento de todos os trabalhos por equipas de *Explosive Ordnance Disposal* (EOD).

Sabe-se, que todas as actividades das Forças Armadas e indústrias de defesa no CTA, que implicavam ou implicam utilização de fogo real, utilizando engenhos explosivos, são devidamente monitorizados por forma a eliminar qualquer risco de ficarem engenhos explosivos activos no campo.

Se porventura um projectil, após impacto com o solo, não explodir e tiver um percurso perfurante, criando um túnel (cratera) ou, ficando á superfície, os serviços com responsabilidade nessa monitorização são, de acordo com os procedimentos existentes, mobilizados no sentido da sua detecção e posterior desactivação através de detonação controlada “in situ” *High Order*, sendo esta a melhor prática, ou em casos muito excepcionais, o despoletar do engenho com posterior remoção.

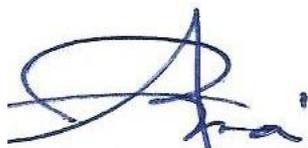
A existirem quaisquer vestígios das operações militares, eles serão de valor reduzido, estando materializados em pequenos detritos metálicos, sem qualquer actividade que possa induzir risco de explosões, localizando-se fundamentalmente à superfície e, portanto, facilmente detectáveis. Nem outra coisa seria entendível por parte das garantias de segurança inerentes a actividades e instalações militares desta natureza.

Não se compreende, portanto, que se considere esta condicionante um factor crítico para o processo de decisão relativamente à localização de um aeroporto no CTA.

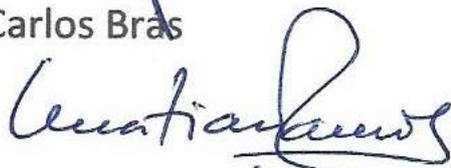
6. CONCLUSÕES

- I. Não existem, ou não foram tornados públicos, estudos baseados numa análise técnica, económica, financeira, ambiental e de ordenamento do território que sustentem a solução “Portela mais Montijo” como a mais favorável.
- II. As frequentes indicações do Governo e de outras entidades envolvidas de que a solução no CTA custaria pelo menos mais 2 mil milhões de Euros e seria de execução mais demorada, feitas sem que tenham sido comparadas com rigor as duas opções, revelam a fragilidade do processo de decisão que conduziu à opção pelo Montijo.
- III. Qualquer análise comparada só será credível se baseada em infraestruturas aeroportuárias análogas para o Montijo e para o CTA.
- IV. A propalada longevidade até 2050 da solução Portela mais Montijo é sustentada em projecções de tráfego para a 30ª hora de pico que carecem de credibilidade, sendo muito provável que a solução se esgote em meados da década de 30, ou mesmo antes.
- V. É um critério básico de planeamento que as soluções de curto/médio prazo sejam estrategicamente enquadradas, o que significa poderem ser desenvolvidas de forma a responderem aos desafios do longo prazo.
- VI. Não é este o caso do projecto “Portela mais Montijo”, que corre um risco elevado de vir a revelar-se, a médio prazo, não só um investimento de fraco retorno como uma solução sem futuro.
- VII. Considera-se que ainda é tempo de corrigir a opção pela solução Portela mais Montijo, optando por uma solução aeroportuária técnica e económica mais favorável para Lisboa que, resolvendo o problema de capacidade no curto/médio prazo, possa ser harmoniosamente desenvolvida de modo a dar resposta adequada à procura durante um número significativo de décadas.
- VIII. A opção que o pode garantir é a construção de um aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete, que numa primeira versão poderia ter apenas uma pista e demais infraestruturas dimensionadas de acordo e funcionar em conjunto com o Aeroporto Humberto Delgado, podendo evoluir posteriormente de forma faseada, sem quaisquer restrições de espaço ou ambientais, de forma a responder às necessidades que se fossem colocando.

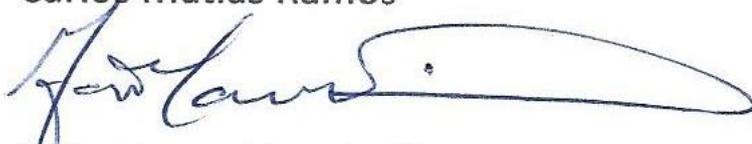
Lisboa, 11 de Abril de 2017



Carlos Brás



Carlos Matias Ramos



João Manuel Ivo da Silva