

Expansão do Aeroporto de Lisboa

Enquadramento contratual

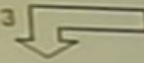


REPÚBLICA
PORTUGUESA



Estado
Português

desde 2013



VINCI
AIRPORTS

ANZ
Aeroportos
de Portugal



Contrato de Concessão

(14 dez. 2012)

- Tem por objeto a gestão dos aeroportos nacionais
- Contempla expansão das infraestruturas existentes
- Expansão do aeroporto de Lisboa a negociar
- Prazos máximos colocam decisão final em 2023



Memorando de Entendimento

(15 fev. 2017)



- Reconhecimento do interesse na solução dual
- Aceitação dos desenvolvimentos subsequentes
- Definição e antecipação do calendário
- Decisão final condicionada a avaliação ambiental



CMR

Longevidade da solução Portela+Montijo

Relatório da EUROCONTROL (Dez 2016). Omitido.

Situação em 2030

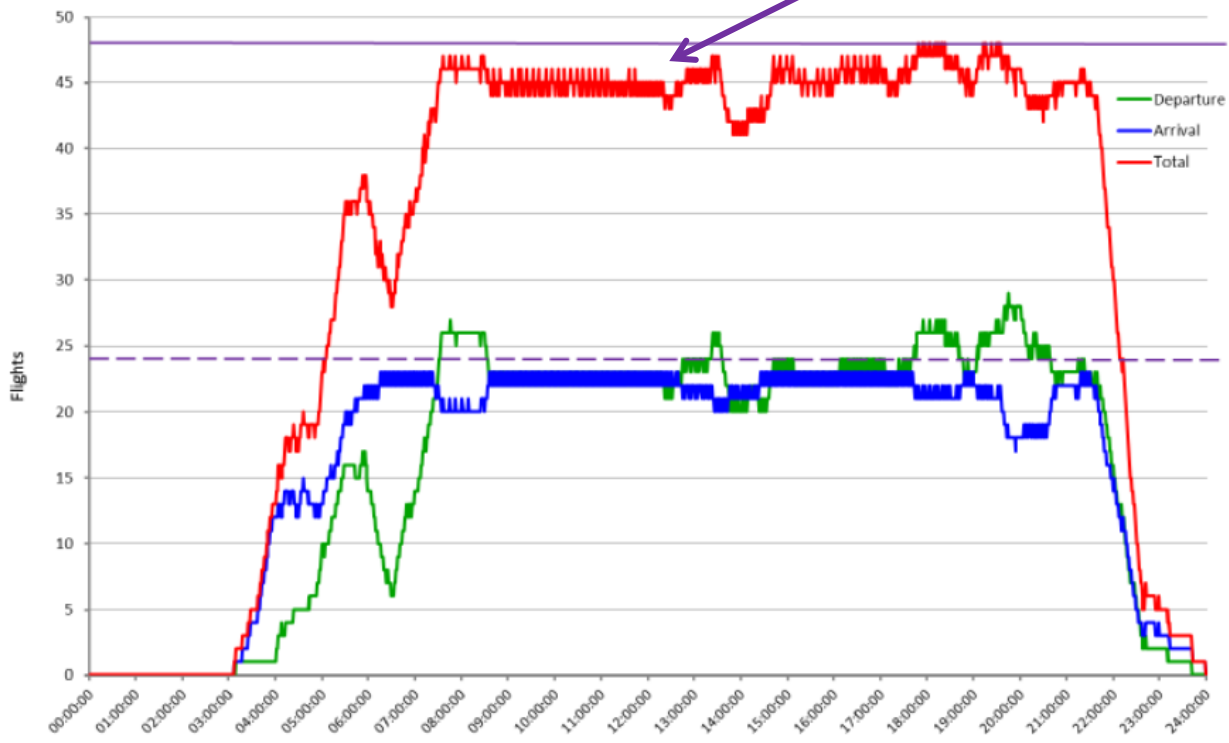


Relatório da EUROCONTROL de 20/12/2016

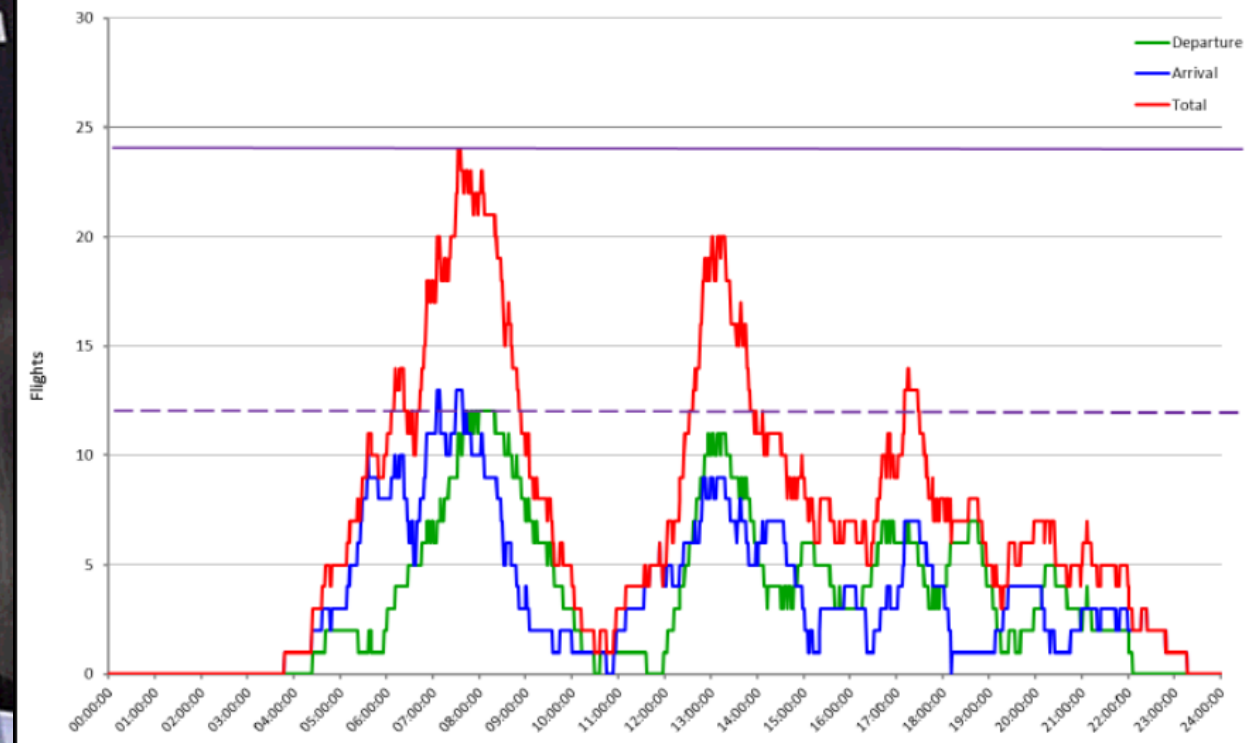
Resultados da simulação dos movimentos do tráfego esperado em **2030**
(Solução Portela+Montijo)

Saturação de slots (48 mov/h)-
Actualmente 40 mov/h

Runway Movements
LPPT Runway 21 - Traffic 2030



Runway Movements
LPMT Runway 19 - Traffic 2030



Transcrição da conclusão do relatório da EUROCONTROL

Dos resultados do modelo de simulação a Eurocontrol, assumindo capacidade máxima de 48 mov/h na Portela, concluiu:

- O Aeroporto Humberto Delgado **estará saturado em 2030**.
- É crítica a introdução das melhorias nessas infra-estruturas de terra e ar para garantir uma capacidade máxima de **48 mov/h**, valor utilizado na simulação (**actualmente são 40**). Quanto custam essas melhorias? Prazo de execução?

Estimativa de duração da solução Portela+Montijo

- O aeroporto da Portela estará esgotado em **2030** (EUROCONTROL). Situação confirmada com utilização da metodologia da “30ª. Hora de Pico”. (**Foi assumida a capacidade 48mov/h**)
- A solução Portela+Montijo estará esgotada aproximadamente em **2035** (metodologia da “30ª Hora de Pico”). Valores constantes de um documento enviado ao Ministro do Planeamento e das Infraestruturas e outros órgãos de soberania em junho de 2018. **Não foram rebatidos.**
- Número de anos de utilização do Montijo sem necessidade de outro aeroporto: (2023-2035) ~ 12 anos !!!
- **Depois de 2035 todos os voos adicionais para onde vão? (Portela+2).**



Ligações CTA e Montijo à Portagem da P. Vasco da Gama

Situação atual (Google Maps)



CMR

Acessibilidades rodoviárias ao CTA



Este estudo confirma (em ligeira revisão dos resultados apresentados na 1ª fase) que a localização do aeroporto no CTA tem um maior potencial de captação de população e de valor económico na curta e média distância do que a localização na Ota, sendo a diferença na longa distância praticamente negligenciável.

Por fim, a localização do NAL no CTA H6 conduz a que a médio longo prazo as diferenças dos trajectos realizados pelos veículos para a localização proposta, conduzam a alguns ganhos em termos de eficiência energética e ambiental.

Pelas razões atrás apresentadas, o estudo conclui de forma inequívoca que no domínio das acessibilidades e transportes (aéreos e terrestres, em todos os modos, e suas articulações) a localização que melhor serve os interesses Nacionais, de Lisboa e da sua região envolvente é a localização no Campo de Tiro de Alcochete.



Aeroporto na BA6. Condicionantes estruturais.

Questões sem resposta .

- A Pista 01-19 do Montijo tem de ser aumentada em pelo menos 350m para permitir a operação, sem limitações de peso de aviões até à classe C.
- O prolongamento da pista em 350m custará pelo menos 60M€ (sem pavimentos e sem *taxiway* construído até ao fim da pista).
- A adaptação da pista 01-19 implica construir, reconstruir ou reforçar as áreas de movimentos (pista, plataformas de estacionamento e caminhos de circulação) em cerca de 83% do total. Qual é a poupança?
- Qual é a verdadeira estimativa de custos considerando todas as obras e qual o prazo de execução, tendo em conta também a saída da FA?
- “A deslocalização dos meios aéreos da Força Aérea da Base do Montijo **deverá custar 200 milhões de euros e demorar dois a três anos**, ainda sem data para começar”. Ministro da Defesa (in: JNegócios 30Nov2018).
- A adoção do CTA evitaria as obras de aumento da capacidade de 40 para 48 mov/h na Portela. Quanto custam estas obras?



Aterro em zona lodosa



Longevidade da solução Portela+Montijo

Questões sem resposta conhecida (1)

- O aeroporto do Montijo poderá entrar em funcionamento, na melhor das hipóteses em 2023, assumindo o início de construção em 2019. (A deslocalização de dispositivos da FA altera a situação + 2anos).
- Os resultados do relatório da EUROCONTROL e a aplicação da metodologia da 30ª hora de ponta indicam que **a solução Portela+Montijo estará esgotada por volta do ano 2035. A partir desta data qual será o aeroporto da solução Portela +2?**
- Como é que se sustenta uma decisão em que a estimativa de capacidade de resposta da solução Portela mais Montijo para satisfação da procura é de aproximadamente 12 anos?

Considerações finais (1)

CMR

É facilmente demonstrável que:

- A solução com localização no Campo de Tiro de Alcochete (CTA - Canha/Montijo), funcionando numa primeira fase como “Portela+1”, tem racionalidade estratégica e económica e ajusta-se aos interesses da Região e do País numa lógica de não comprometimento do futuro.
- A solução Portela+CTA (Canha/Montijo) - 1ª Fase terá custos inferiores à solução Portela + Montijo. Com a sua adoção não serão necessárias obras para aumentar a capacidade da Portela de 40 Mov/h para 48 mov/h.
- A solução Portela+CTA em Canha/Montijo **permite a construção, na 4ª fase, de duas pistas e de criação de um aeroporto internacional sem limitações de expansão face às necessidades futuras**. Permitirá manter a Portela até ao limite da sua capacidade.
- **A solução Portela mais Montijo esgotará a sua capacidade por volta de 2035**. A partir desta data os voos adicionais terão de ser desviados para outro aeroporto – Solução Portela+2?
- **A solução Portela+Montijo vai afectar seriamente as populações dos Concelhos de Barreiro e da Moita (cerca de 30 000 habitantes). Passarão a ter ruído para as quais as suas habitações não têm protecção adequada. Vão ser compensadas? Quanto custa? Na solução Portela+CTA serão afetados cerca de 400 habitantes.**

Considerações finais (2)

CMR

Todas as acções que envolvam investimento público devem ser suportadas por um análise custo-benefício que contemple várias áreas: técnica, económica, financeira, ambiental, ordenamento do território. A revisão do PROT/AML, datada de 2011, justificava o aeroporto no CTA.

O EIA na BA6 não está ainda aprovado, mas a decisão está tomada há muito tempo. A ordem para “recolher” o EIA poderá inserir-se nesta decisão.

Porque não são disponibilizados os estudos referidos pela ANA/VINCI para justificar a solução na BA6?

A legislação em vigor impõe a adopção da Avaliação Ambiental Estratégica. Porque é que não se fez a AAE e foi adotado o EIA, válido para uma solução previamente fixada?

Nenhuma acção de investimento público deve ser adoptada sem que primeiro haja resposta para a seguinte pergunta básica:

- **Há soluções melhores para atingir o objectivo?**
- **Neste caso Sim. Até prova em contrário, sem utilização de subterfúgios, a localização que melhor se ajusta ao interesse nacional é no CTA (Canha/Montijo) faseando a sua construção (estão previstas 4 fases).**