

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 realocização. 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.

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

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 mais 1, no Montijo.

O uso desta Base Aérea 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.

Essa 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.

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:

a) 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.

b) 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 distrações (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 afectada 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 Lden e 55 dBA para o indicador Ln. 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 Lden e 55 dBA para o indicador Ln. 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 Ruído.

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 dBs, portanto acima da Lei do Ruído.

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 dBs, 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 30 000 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.

c) 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 28.8° (temperatura média mensal mais elevada, registada no mês de Agosto na estação do Montijo. A Temperatura de Referência para a pista é 28,8° 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 270° e 350°. 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.

d) 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.

e) Emissões poluentes

Um dos descritores ambientais perigosos, são as emissões poluentes, que são cumulativas nestas zonas urbanas, face ao elevado tráfico 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 Carbono ⁵
BTX - Benzeno, Tolueno e Xilenos ⁶

f) 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?

3 – DESENVOLVIMENTO E EMPREGO

A propaganda ou uma mentira, por muito que repetida, 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”) andarão 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, actualmente, 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;

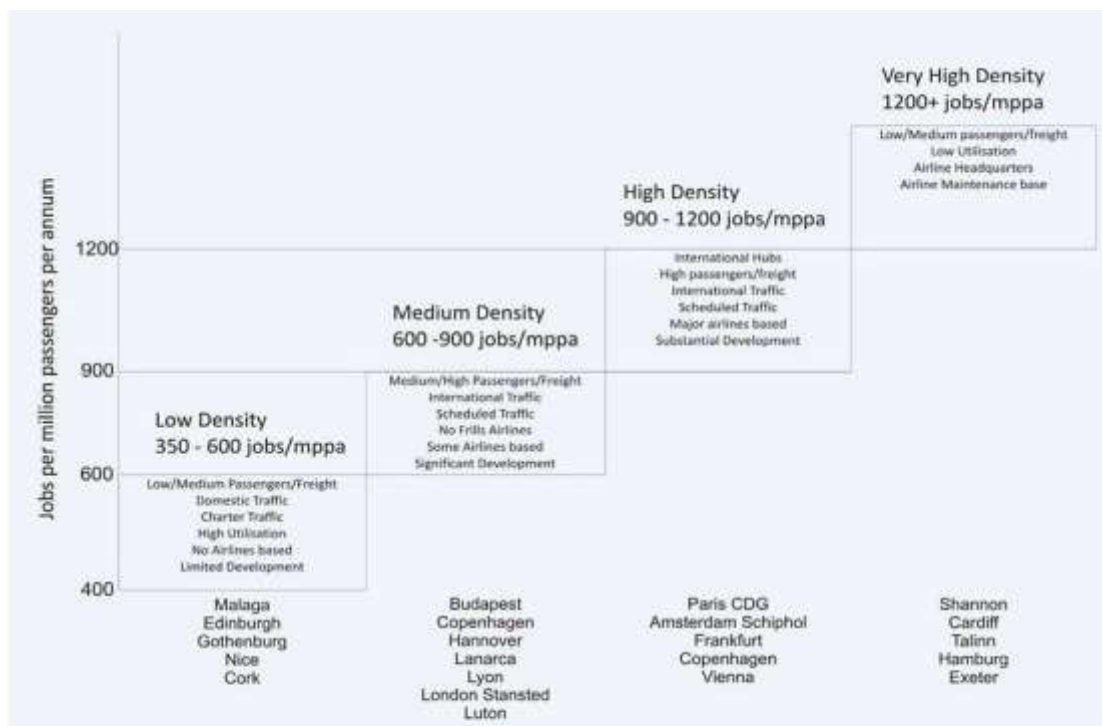


Figure 2: Typology of on-site employment on European Airports

Source: ACI, 2004, p.8; own editing.

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 CTA, Campo de Tiro de Alcochete.

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 PROTAML, 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 SAMOUÇO E MONTIJO	X	
NOVA ACESSIBILIDADE ENTRE A BASE AÉREA 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)

LINKS FONTES DO QUADRO QUEM PAGA

CONTRATO ESTUDOS ROLAN BERGER

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

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-aterar-na-portela-em-2021-123675>

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

DESLOCALIZAÇÃO DO CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE

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

DESLOCALIZAÇÃO DA BA6 130 MILHÕES

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

CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO COMPLEMENTAR DO MONTIJO 400 MILHÕES

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

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 Engº Artur Ravara e incluiu cinco empresas de projecto reconhecidas).

CÂMARA MUNICIPAL DO MONTIJO 15 MILHÕES

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

REPARAÇÃO DO OLEODUTO POL NATO 20 MILHÕES

<https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/energia/detalhe/infra-estruturas-da-nato-va-ou-leva-a-combustivel-aos-aeroportos-do-montijo-e-de-lisboa>

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/>

[[2. Questões que necessitam de resposta

2.1- 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 da EUROCONTROL, datado de Dezembro de 2016, solicitado pela ANAC 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 comumente 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. 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)?

2.2- Relacionadas com a pista do aeroporto do Montijo (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 decolagem. 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 000m²

, ou seja, em cerca de 564 000m²

. Qual o custo desta intervenção?

7. 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.

8. 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.

Qual o custo da alteração do perfil longitudinal, do alteamento da pista e do seu prolongamento?

2.3 - 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”.*