DAPLEN
A Secretária-Geral
25/10/26
Maria do Rosário Boléo
Adjunta da Secretária-Geral

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

Ofº nº ***4553/MAP*** *– 25 OUT 05*

Exma. Senhora
Secretária-Geral da Assembleia da República
Conselheira Adelina Sá Carvalho

S/referência	**S/comunicação de**	**N/registo**	**Data**
Ofício nº 6629	22-07-2005	Entrada nº 2395	25-07-2005

ASSUNTO: **RESPOSTA REQUERIMENTO N.º 702/X (1ª) – AC DE 13 DE JULHO DE 2005, DOS SENHORES DEPUTADOS MIGUEL ANACORETA CORREIA E JOÃO ALMEIDA (CDS-PP) - AEROPORTO DA OTA**

Encarrega-me o Senhor Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º 8445 de 21 do corrente, do Gabinete do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Maria José Ribeiro

Para preparar o expediente
25 AGO 2005
A Chefe de Divisão

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
5786
Gabinete da Secretária-Geral
05/10/26
Proc.º n.º 03

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

GABINETE do MINISTRO
dos ASSUNTOS PARLAMENTARES

Gabinete do Ministro

Entrada N.º 3822

Data 21 / 10 / 2005

21.OUT.2005*008445

Exm.ª Senhora
Chefe do Gabinete de Sua Excelência
O Ministro dos Assuntos Parlamentares
Dr.ª Maria José Ribeiro
Palácio de S. Bento
1249-068 LISBOA

Assunto: *REQUERIMENTO N.º 702/X/1ª - AC DOS SENHORES DEPUTADOS MIGUEL ANACORETA E JOÃO ALMEIDA (CDS-PP) – AEROPORTO DA OTA.*

Na sequência do V. ofício n.º 2516/MAP, de 25 de Julho de 2005, relativo ao assunto mencionado em epígrafe, e na sequência do nosso ofício n.º 7108, de 2 de Setembro de 2005, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de informar V. Exa. que

Em resposta à primeira das questões formuladas no requerimento *supra* referido, designadamente *"Que estudos consubstanciam a decisão de avançar com o Aeroporto na Ota?"*, informa-se que a decisão de localização do Aeroporto na Ota foi tomada pelo Governo em 1999, no seguimento de recomendação nesse sentido que lhe foi remetida pela NAER – Novo Aeroporto, S.A..

Tal decisão radicou no parecer da Comissão de Avaliação de Impacte Ambiental que, atentas as conclusões do Estudo Prévio de Impacte Ambiental elaborado para as possíveis localizações então em análise, concluiu que *"As alternativas de localização propostas apresentam impactes negativos significativos. No entanto, a localização do NAL na Ota é menos desfavorável que em Rio Frio (orientação E/O e N/S), por este apresentar graves condicionantes que podem pôr em causa a sua sustentabilidade ambiental."*

Findo o processo de selecção da localização, o Governo publicou a Resolução do Conselho de Ministros n.º 18-B/2000 de 27 de Abril, na qual se confirmavam os objectivos traçados pela NAER para o desenvolvimento de um novo aeroporto na Ota.

No seguimento desta Resolução, a NAER firmou em Agosto de 2001 contratos com Consultores Técnicos e Financeiros para a assessorarem no desenvolvimento do projecto, tendo vários estudos de índole técnica e financeira sido, de então para cá, desenvolvidos.

Um dos estudos que cumpre destacar, considerando o teor da pergunta colocada pelo Srs. Deputados, é o Estudo da Capacidade do Aeroporto da

Portela que permite definir um horizonte temporal para o esgotamento da aceitação de tráfego pelo actual aeroporto, sendo que o mesmo permitiu concluir que a capacidade última da actual infra-estrutura é determinada pelo correspondente sistema de pistas, considerando a geometria das mesmas e dos caminhos de circulação que lhes estão associados, sendo que, para as características da procura existentes, este limite se encontra fixado em 40-42 movimentos por hora, o que permitirá responder à procura, considerando as mais recentes previsões, até 2015 (cenário base) ou 2012 (cenário optimista).

Já no que respeita à segunda pergunta, *"Qual prevê que seja o impacto económico e social da deslocalização do Aeroporto da Portela, para a cidade de Lisboa"* deverá referir-se que não é expectável que a deslocalização em causa, que é da ordem dos 40 Kms, prevendo-se que a ligação ferroviária à cidade tenha um tempo de percurso de 20 minutos, se traduza em impactes económicos negativos sensíveis para a cidade, por várias razões: por um lado, porque se prevê a implementação de uma ligação ferroviária entre a cidade de Lisboa e o novo aeroporto com um tempo de percurso de 20 m.; por outro lado atendendo ao facto de, em bom rigor, o novo aeroporto continuar a ter a cidade de Lisboa como principal pólo de captação do seu tráfego, não obstante todas as actividades económicas inerentes à normal operação de um aeroporto, poderem vir a ser transferidas e se antever a relocalização de agentes económicos com actividades principais directamente correlacionadas com a actividade de exploração aeroportuária (*catering*, *rent-a-car*, etc).

Com os melhores cumprimentos,

O CHEFE DO GABINETE

(Guilherme Dray)