Aeroporto de Beja

Sumário
Cronologia
Decisões
Documentos
Exemplos Internacionais
Orientação
Anexos
Petição Pública Plataforma Alentejo
Mapa do Caminho de Ferro
Manual VFR: Beja LPBJ 2017.2016
Aerodrome Chart (May2019); Visual Approach Chart (June2016)
NAV:Charges Landing.TakeOff/Ton
EDAB,sa – Desenhos e Figuras
SW Ibérico, julho 2019
Apresentações

Memorando 001/2023/PlfCid/AdBeja **Data**: Beja, 30 de janeiro de 2023
Editor: Plataforma Cidadã
Tema/Assunto: Estratégia Aeroportuária – Resolução 89/2022.
SoA da Infraestrutura Aeroportuária de Beja
SoA da Infraestrutura Aeroportuária Internacional
Responsável: Equipa Técnica

Sumário

O modelo actual de território concentra 90% da população do país numa faixa litoral de 50km distribuída entre Viana do Castelo e Setúbal e a faixa Algarvia. Esta concentração excessiva resulta da política demográfica e económica do RCSR (*Rescaling Competition State Regime*)[1] e tende a inviabilizar modelos de território mais sustentáveis e resilientes, nomeadamente, pela erosão demográfica que provoca no território interior e com outra geografia[2] prejudicando outra relação social de produção, troca, consumo e inovação tecnológica.

Apesar disto, o Alentejo tem infraestruturas estratégicas podendo associar-se-lhes funções objectivas de sustentabilidade e resiliência do território nacional, como sejam o complexo portuário de Sines; Barragem do Alqueva; Aeroporto Internacional de Beja; Rede Ferroviária e Rodoviária; sector Agrícola e Agro-Pecuário; Ensino e Investigação Científica. Com efeito, há um crescimento de actividade económica em núcleos empresariais que têm vindo a investir em projectos sobretudo na área Agro-Alimentar e na área do Turismo, áreas particularmente importantes no quadro do aproveitamento de fins múltiplos do estratégico Alqueva e no não menos estratégico complexo industrial associado ao Porto de Sines.

Por fim, o enquadramento transfronteiriço desta actividade no Sudoeste Ibérico, interage numa área geográfica alargada às regiões da Estremadura Espanhola e ao Algarve, registando-se que todo o Alentejo é considerado na Europa das Regiões como "Objectivo 1" e beneficiário de fundos de investimento a fundo perdido, os quais devem incidir noutro modelo de território mais sustentável. Foi neste sentido que as propostas apresentadas pela *Plataforma Alentejo*[3], desde 2018, foram tecnicamente sustentadas, no quadro duma "Estratégia Integrada de Acessibilidade Sustentável do Alentejo nas ligações Nacional e Internacional", fundamentais para a resiliência e a coesão territorial de todo o Alentejo, mas, sobretudo, estratégicas e estruturantes ao nível nas relações internacionais do país, em particular, nas suas relações com as regiões Espanholas da Estremadura e Andaluzia e com a Europa.

Perante a recente "Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022", de 14-10-2022, criação de uma Comissão Técnica Independente para avaliar e recomendar a localização geográfica de uma infraestrutura estratégica aeroportuária (até dez.2023), face aos índices de crescimento do tráfego aeroportuário de Lisboa e Faro, esta "Plataforma Cidadã" considera o seguinte:

1 Brenner, N. (2002), "New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood", Oxford Press.

2 Numa área de 31,551 mil Km² correspondente a 1/3 do país, na Região do Alentejo vivem cerca de 500 mil hab distribuídas, desde o Alto ao Baixo Alentejo, Alentejo Centro e Litoral passando ainda pela Lezíria do Tejo.

3 Funcionou no período 2018-2020 e alguns dos seus membros como: Claudino de Matos – Director da ACOS; João Proença - Presidente da Casa do Alentejo e membro da Comissão Executiva do Movimento AMAlentejo; José Queiroz- Eng.º, ex-Presidente da Empresa de Desenvolvimento do Aeroporto de Beja (EDAB,SA); José Soeiro - ex-Deputado eleito pelo círculo eleitoral de Beja e Manuel Valadas - Porta-Voz do Movimento Melhor Alentejo fazem parte desta Plataforma Cidadã com o apoio Técnico de Carlos Gaivoto – Eng.º Mestre (IST97/99) em Engenharia de Sistemas de Transportes; Élio Bernardino – Eng.º Mestre em Estruturas (IST), Especialista em Ferrovia; Francisco Asseiceiro – Eng.º civil, Especialista em Ferrovia; Jorge Rocha – Eng.º civil, Pós-Graduação (IST97/99), Especialista em Ferrovia e Avaliação de Engenharia; Manuel Tão – PhD (Leeds Univ.), Investigador e Professor da Universidade do Algarve e que estiveram, também, na Plataforma Alentejo.

Aeroporto de Beja

Sumário
Cronologia
Decisões
Documentos
Exemplos Internacionais
Orientação
Anexos
Petição Pública Plataforma Alentejo
Mapa do Caminho de Ferro
Manual VFR: Beja LPBJ 2017.2016
Aerodrome Chart (May2019); Visual Approach Chart (June2016)
NAV:Charges Landing.TakeOff/Ton
EDAB,sa – Desenhos e Figuras
SW Ibérico, julho 2019
Apresentações

i) o Aeroporto Internacional de Beja é uma infraestrutura já construída e sem restrições de expansão, preparada para tráfegos aéreos de passageiros e mercadorias, de médio e longo curso e ficou inscrito no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) publicado pela Lei nº 58/2007 de 4 de setembro e reconhecido nesta Resolução nº 89/2022, como um dos quatro '... aeroportos situados em Portugal continental' em condições de exploração imediatas;

ii) o interesse de responder igualmente ao crescimento do tráfego no Aeroporto de Faro, cuja situação é muito similar ao que se verifica no Aeroporto de Lisboa;

iii) há uma orientação estratégica da União Europeia para a substituição dos voos comerciais para distâncias inferiores a 700 km por soluções ferroviárias de velocidades superiores a 200 Km/ hora;

iv) a evidência estratégica da localização geográfica do Aeroporto Internacional de Beja corresponder à solução procurada para salvaguarda duma infraestrutura aeroportuária nacional a completar o binómio Lisboa e Faro, no quadro do Sudoeste Ibérico.

Cronologia

1998 – Utilizado como aeroporto complementar para a EXPO98

2000 – XIV Governo (António Guterres): reconhecimento do interesse da Base para fins civis, criou EDAB (DL nº155/2000 de 22 de julho, artº3º).

2001 – Análise Custo-Benefício (Augusto Mateus Ass.,Lda) – uso do Aeroporto de Beja para fins civis "é, com grande probabilidade, viável do ponto de vista económico e financeiro".

2003 – Estudo de Viabilidade do Aeroporto de Beja com Plano Director, projectos de execução e EIA favorável.

2004 – Utilizado como aeroporto complementar no EURO2004

2006 – Análise Custo-Benefício (recursos internos da EDAB + técnicos da ANA e da Região de Turismo Planície Dourada) – "equilíbrio económico-financeiro seria tangível no médio/longo prazo" in Plano de Marketing e revisto quando da elaboração do "Plano Estratégico do Sistema Aeroportuário" (publicado pelo MOPTC/SEOPC em 2006 e revisto em 2008)

2007 – Obras de construção (início). Primeira Fase, adjudicação das Obras pela EDAB à empresa SOPOL

2009 – Obras de construção (conclusão). Investimento de 33 milões de €, preços de 2007.

2009 – Passagem do Património da EDAB, SA para a ANA, SA – aeroportos de Portugal -

2010 – Revogação da criação da EDAB, SA (nº2º do artº1º e 2º do DL33/2010 de 14 de Abril e do nº2º da Base IV do anexo – bases da concessão) e sem consulta da AMBAAL

2011 – Voo inaugural (13 de Abril) promovido pelo município de Ferreira do Alentejo com destino a Cabo Verde. Apto para Início da Operação mas, desde aí, sem Plano de Exploração, apesar de haver companhias de "baixo custo" interessadas (ex: Ryanair).

2018 – Aterragem de Airbus A380 da HiFly (23 de julho, às 16:57).

2022 – Resolução Conselho de Ministros 89/2022 de 14 de outubro para avaliação estratégica ambiental de infraestrutura aeroportuária nacional de apoio à Região de Lisboa.

Decisões

2003 – Protocolo entre MDN e MOPTH (19 dezembro) Acordos Técnicos

Aeroporto de Beja

Sumário
Cronologia
Decisões
Documentos
Exemplos Internacionais
Orientação
Anexos
Petição Pública Plataforma Alentejo
Mapa do Caminho de Ferro
Manual VFR: Beja LPBJ 2017.2016
Aerodrome Chart (May2019); Visual Approach Chart (June2016)
NAV:Charges Landing.TakeOff/Ton
EDAB,sa – Desenhos e Figuras
SW Ibérico, julho 2019
Apresentações

2008 – Aprovação das "Bases de Concessão da ANA" para exploração do "Terminal Civil de Beja"

2008 – Acordos Técnicos específicos entre a FAP e a ANA (investimento na repavimentação da pista)

2009 - Despacho conjunto do Ministério da Economia e Finanças, MDN, MAI e do MOPTC (1 de junho) com a confirmação da atribuição da gestão e exploração do "Terminal Civil de Beja" pela ANA, SA

2009 – Memo da ANA (14.02.2009) sobre "Exploração do Terminal Civil e utilização da Base aérea nº11, em Beja, por aeronaves civis"

2010 – Plano Operacional (memº da ANA nº0008/2009)

Documentos de Referência (acervo da CCDR_AL; CIMBAAL; IP,sa e ANA, aeroportos de Portugal,sa)

PNPOT2007 - https://pnpot.dgterritorio.gov.pt/sites/default/files/SQ_Vconc_PNPOT_0.pdf

PROT_A - https://www.ccdr-a.gov.pt/programa-regional-de-ordenamento-do-territorio-prot/

PDM de Beja (Junho 2013) – versão final

Plano Estratégico 2013-2017; ANA Aeroportos de Portugal, SA Dez.2013

DL nº155/2000, 22 de julho - https://dre.tretas.org/dre/117079/decreto-lei-155-2000-de-22-de-julho

EDAB, SA 2003 - https://dre.tretas.org/dre/161893/decreto-lei-64-2003-de-3-de-abril

Estudo de Impacte Ambiental - https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA1271/RNT1271.pdf

DL33/2010 de 14 de Abril (Revogação do DL nº155) e Anexo: Base II (Contratos de concessão); Base IV (Bases de concessão); Base VIII (Período de 40 anos, renovável por períodos de 10 anos); Base XII,XIII e XIV (Bens de concessão) - https://dre.tretas.org/dre/272822/decreto-lei-33-2010-de-14-de-abril

Parecer Jurídico ao Despacho conjunto 1/06/2009 – passagem do Património da EDAB, SA e das competências da gestão e exploração do "Terminal Civil" para a ANA, SA – Aeroportos de Portugal

Estudo da REFER, EP (2015) – Linha do Alentejo

PNPOT2018 e PNI2030 - https://pnpot.dgterritorio.gov.pt/sites/default/files/SQ_Vconc_PNPOT_0.pdf

Exemplos Internacionais

https://pt.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_de_Shannon

"O **Aeroporto de Shannon** é um dos três principais aeroportos da República da Irlanda, juntamente com o Aeroporto de Dublin e o Aeroporto de Cork. Em 2011 1.625.549 passageiros passaram pelo aeroporto, colocando **o aeroporto no terceiro lugar entre os mais movimentados**, logo após o Aeroporto de Dublin e o Aeroporto de Cork. O Aeroporto é localizado em Shannon, County Clare e serve as regiões de Limerick, Ennis, Galway e todo o sudoeste irlandês." - Ver https://pt.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_de_Frankfurt-Hahn

"O **Aeroporto de Frankfurt-Hahn** (IATA: **HHN**, ICAO: **EDFH**) é um aeroporto regional em Renânia-Palatinado na Alemanha.[1] Apesar do nome, o aeroporto é praticamente equidistante entre Frankfurt am Main e Luxemburgo, cerca de 125 quilômetros para cada cidade por estrada.

O aeroporto foi convertido em 1993 de uso militar da Força Aérea dos Estados Unidos **para um aeroporto civil**. **É o 3° maior aeroporto de cargas na Alemanha**. Ao mesmo tempo, Frankfurt-Hahn um dos poucos aeroportos internacionais na Alemanha com um pleno funcionamento de 24 horas. A maioria das operações são realizadas pelas companhias aéreas de baixo custo irlandesa Ryanair, Wizz Air da Hungria e da turca SunExpress.[2] Cerca de 2,5 milhões de passageiros passaram pelo aeroporto

Aeroporto de Beja

Sumário
Cronologia
Decisões
Documentos
Exemplos Internacionais
Orientação
Anexos
Petição Pública Plataforma Alentejo
Mapa do Caminho de Ferro
Manual VFR: Beja LPBJ 2017.2016
Aerodrome Chart (May2019); Visual Approach Chart (June2016)
NAV:Charges Landing.TakeOff/Ton
EDAB,sa – Desenhos e Figuras
SW Ibérico, julho 2019
Apresentações

em 2014, sendo Frankfurt-Hahn **o 10° maior aeroporto alemão de passageiros**.[3] O **modelo de negócio está em dois pilares fortes, passageiros e frete aéreo**.[4]

O aeroporto oferece um serviço de transporte para alcançar todas as principais cidades da região, como Frankfurt am Main (1 h 35 min), Koblenz, Saarbrücken, Karlsruhe e Luxemburgo (1 h 50 min).[5]"

Orientação

1. A infraestrutura aeroportuária nacional e regional, enquanto política de acessibilidade integrada e sustentabilidade do ordenamento do território nacional e regional/local, merece a melhor atenção e compreensão da metodologia de análise e avaliação do planeamento estratégico e operacional. Outros cenários devem ser equacionados no âmbito do desenvolvimento sustentável e da melhor integração social, territorial, ambiental e energética e não se remeter a uma avaliação *residente* de tráfegos aéreos.

Esta orientação incide sobre as insuficiências de análise e avaliação dos cenários para melhor decisão sobre localização da infraestrutura aeroportuária, merecendo o apontamento das boas práticas de metodologia de planeamento estratégico e operacional dos EUA – ver https://airportscouncil.org/committees-programs/finance/economic-studies-forecasts/ e em França – ver https://www.aci-europe.org/economic-forecasts.html, os quais extravasam as meras previsões de evolução de tráfegos.

2. O XXI Governo (2016-2019) aprovou no Parlamento os instrumentos PNPOT2018 e o PNI2030 para a dita estratégia de ordenamento do território e do programa de investimento público em infraestruturas de transporte. Ora, uma nova infraestrutura seja ela rodoviária, ferroviária, marítima ou aeroportuária terá de ser integrada numa perspectiva de desenvolvimento sustentável, em que a *demografia* é uma variável importante mas, a *geografia sustentável da acessibilidade* merece sempre especial atenção, perante a complexidade da geografia do território. Cerca de 90% da população reside na faixa litoral de 50km (PNPOT2007). A fraca Organização Institucional das entidades públicas na função de planeamento e gestão, análise e avaliação, em negação com as práticas de planeamento público e democrático, induz a ineficiência da decisão. A orientação para uma decisão sobre a infraestrutura não se limita às evoluções de tráfego – ver https://aci.aero/2022/10/06/the-impact-of-covid-19-on-airports-and-the-path-to-recovery/ mas, cada vez mais, à transição ecológica e energética, por exemplo, de regulação de tráfego aéreo e do ambiente - ver https://aci.aero/2023/01/11/restoring-economic-equilibrium-aci-calls-on-regulators-to-support-the-economic-sustainability-of-airports-for-the-benefit-of-travellers-and-communities/.

3. No território, nas três últimas décadas, a *dispersão urbana* nas áreas metropolitanas é um factor estrutural grave com incidência nos *custos escondidos* da administração local (défice orçamental e a dívida), nos *custos residenciais* (H+T affordability Index), nos *custos das externalidades* e nos *custos de operação* em TC. O combate ao "urban sprawl" é uma temática da CEE para reduzir ou eliminar desperdício e deseconomias a ele associado[4] e uma resposta estratégica é a interoperabilidade ferroviária em MCT (Medium Capacity Transit) para se resolver grande parte desse problema. O sistema ferroviário merece, por isso, outra compreensão e atenção prioritária, quer no desenvolvimento de soluções sustentáveis ao nível nacional, regional e local, quer na abordagem institucional e técnica – ver https://dordogne.cci.fr/wp-content/uploads/2015/07/cci-aquitaine_schema-sectoriel_equipements-geres-et-amenagement-du-territoire_annexes.pdf. Alargar a "urban sprawl" na AML é, portanto, grave.

4. Qualquer decisão de infraestrutura e equipamento colectivo de transporte deve merecer a avaliação dos impactos socioeconómicos e as avaliações ambientais e energéticas num contexto de minimizar esses *custos globais* e aumentar a sustentabilidade e resiliência do território, responder à **Geografia**

4 https://lsecities.net/wp-content/uploads/2014/11/LSE-Cities-2014-Transport-and-Urban-Form-NCE-Cities-Paper-03.pdf

Aeroporto de Beja

Sumário
Cronologia
Decisões
Documentos
Exemplos Internacionais
Orientação
Anexos
Petição Pública Plataforma Alentejo
Mapa do Caminho de Ferro
Manual VFR: Beja LPBJ 2017.2016
Aerodrome Chart (May2019); Visual Approach Chart (June2016)
NAV:Charges Landing.TakeOff/Ton
EDAB,sa – Desenhos e Figuras
SW Ibérico, julho 2019
Apresentações

Humana e às **Alterações Climáticas**. O método de análise e de avaliação, por isso, deve contemplar outras ferramentas estratégicas como o **ECOT** (Esquema de Coerência Territorial ± PROT) e o **PDU** (Plano Deslocações Urbanas ± PMUS) com a ***Conta Pública do Sistema Deslocações***, neste caso, duma Área Metropolitana ou duma CIM ou duma Região (ex: França), complementada na **WEB** (Wide Economic Benefit) em vez da tradicional neoclássica **ACB** (Análise Custo-Benefício).

O país carece da dinâmica e processos de planeamento estratégico e operacional (ex: **ECOT** e **PDU**) que permitam fazer essa análise e avaliação sem estar sujeito à pressão do lobby (das "Grandes Obras") ou seja, precisa de acção colectiva, de critérios, princípios e objectivos que coloquem o desenvolvimento sustentável para se cumprir o princípio da precaução quando se pretende ter um ***Roteiro de Neutralidade Carbónica*** ou uma estratégia de redução daqueles custos. O Plano da *transição ecológica* das cidades e regiões faz-se com processos 'bottom>up' e programa coerentes, como se assinalou nas iniciativas da Plataforma Alentejo (2018/2019). Ao contrário do actual *Estado da Arte* de (des)interesse do planeamento público e democrático, noutros países, o planeamento e a gestão da riqueza criada no domínio das várias infraestruturas e equipamentos é levado a sério – ver https://www.cci.fr/sites/g/files/mwbcuj1451/files/2021-05/Annuaire%20des%20%C3%A9quipements%20g%C3%A9r%C3%A9s%20des%20CCI%20%20janvier%202021.pdf. A este nível, os contributos do ECOT e do PDU (ex: França) são incontornáveis na **Organização Institucional** do sistema de transportes e devem ser, no curto prazo, instrumentos públicos usados pelo Estado e privados – ver https://www.nouvelle-aquitaine.cci.fr/sites/g/files/mwbcuj1501/files/2021-06/Rapport%20d%27activit%C3%A9%202017.pdf -, com os quais reforçar-se-á uma prática institucional 'bottom>up' de transição ecológica e energética.

5. No caso de avaliação e decisão sobre prioridades de investimento em infraestrutura aeroportuária, em termos de DUP (***Declaração de Utilidade Pública***), a análise está para além do factual/local método do EIA mas, remete-se antes ao AAE, recorrendo-se a uma abordagem mais holística e incontornável para a DUP. No entanto, como ficou referido, outros instrumentos são necessários, como seriam a existência do ECOT e do PDU da região, para se produzirem documentos como este, de avaliação do impacto económico - ver https://biarritz.aeroport.fr/wp-content/uploads/2017/05/etude-dimpact-economique-aeroports-aquitains.pdf - e da Conta Pública para se avaliar a importância estratégica com esta infraestrutura aeroportuária no contexto Inter-Regional.

6. As observações seguintes, seguem a metodologia de análise e avaliação a implementar pelo ECOT e PDU[5], ou seja, na geografia de deslocações de territórios metropolitanos e de regiões com infraestruturas aeroportuárias que possam servir de cenário socioeconómico a avaliar para se responder ao crescimento médio anual do tráfego aéreo do aeroporto Humberto Delgado em Lisboa e ao aeroporto de Faro, sabendo que noutras referências internacionais - EUA e França -, os registos não impedem que o seu enquadramento explicite outras respostas às dúvidas levantadas pela metodologia aplicada nesta resolução, ao não ter logo indicado como hipótese a ILD existente em Beja.

✓ Território e Acessibilidade – Questões estratégica e operacional

Na próxima década, o território nacional precisa de ter um ordenamento sustentável e resiliente com maior equilíbrio das geografias territorial e humana para se resolver o problema da demografia e dos custos globais do sistema de transportes (escondidos, residenciais, externalidades e redes). A acessibilidade integrada nesta perspectiva sustentável, ao nível da infraestrutura aeroportuária, coloca-se em dois cenários alternativos: no primeiro, o BAU (Business As Usual) de concentração da riqueza numa área metropolitana (com PIB/capita acima da média nacional); no segundo, o da sustentabilidade e resiliência com a distribuição da riqueza criada a ser distribuída pelas regiões. No primeiro, concentra-

5 Encontro anual Adurbem, 2014

Aeroporto de Beja

Sumário
Cronologia
Decisões
Documentos
Exemplos Internacionais
Orientação
Anexos
Petição Pública Plataforma Alentejo
Mapa do Caminho de Ferro
Manual VFR: Beja LPBJ 2017.2016
Aerodrome Chart (May2019); Visual Approach Chart (June2016)
NAV:Charges Landing.TakeOff/Ton
EDAB,sa – Desenhos e Figuras
SW Ibérico, julho 2019
Apresentações

se na Região mais rica do país; no segundo, criam-se as condições doutra **Geografia Humana**, em que a localização e condições de acessibilidade das infraestruturas e os equipamentos colectivos, criam justiça social, territorial, ambiental e energética, como a inclusão da ILD aeroportuária de Beja, no trinómio dos aeroportos de **Lisboa, Faro** (ambos, em funcionamento) e de **Beja** (operacional mas, segregado).

Naqueles cenários, no primeiro, recai-se nas hipóteses da Bases Aéreas da Ota, Montijo e Alverca e agora, também, Santarém (?), enquanto no segundo cenário, tem de se colocar, na equação da sustentabilidade com o já existente Aeroporto de Beja e respectiva ligação ferroviária da Linha do Alentejo (a ser electrificada desde o troço Casa Grande<>Beja, 22 milhões de euro (preço 2015), PNI2030; ao troço Beja – Ourique/Funcheira) para oferecer tempos de viagem 01H10, quer para Lisboa, quer para Faro. Note-se que a Linha do Alentejo servirá, também, para alternativas de tráfego ferroviário regional, nacional e internacional da EuroRegião do SW da Península Ibérica. Neste caso, a questão transfronteiriça (Extremadura e Andaluzia) é um factor de apoio ao nível da CEE não despiciente e merece o apoio da Administração Central e Regional, tanto mais que ela é estratégica ao nível (macro e micro) da socio-economia desta EuroRegião.

Com o *ECOT* e o *PDU* da AML e da Região do Alentejo, o Estado estará em boas condições de avaliar e de decidir qual o impulso territorial dum caso e doutro. Com efeito, as condições de equilíbrio social, territorial, económico, ambiental e energético merecem que estes instrumentos sejam implementados, sem os quais as análises e avaliações ficarão insuficientes. Os próximos dois anos, até 2024, devem ser instituídos, com urgência, estes instrumentos para que a decisão sobre a localização da nova infraestrutura aeroportuária, o que só será possível se houver a preparação do "Transit Act" e dum "Land Use Act" seja eficiente e promova uma estratégia de *geografia de acessibilidade sustentável*, integrada a nível local/regional, nacional e internacional – ver **Petição Pública da Plataforma Alentejo.**

Em termos de investimento público e impacto económico, a vantagem ou desvantagem de cada caso merece uma avaliação que não se esgota ao nível da acessibilidade aeroportuária mas, ao contrário, desta avaliação holística e com uma natureza de intervenção pública mais escrutinada ao nível regional.

✓ Ambiente e Energia - Impactos

As condições de análise e de avaliação que recaem sobre os temas de *ambiente* e *energia*, necessariamente contemplam dois níveis de análise e avaliação da sustentabilidade da solução: desde a economia na produção, troca e consumo de volume e intensidade de tráfegos gerados e atraídos [passageiro; mercadoria] no sector aéreo e no sector terrestre, com o respectivo impacto no volume, intensidade e composição de tráfego de acesso ao local da infraestrutura aeroportuária até à produção do espaço, tempo e emissões, com incidência no Ambiente[6] - passando pela (des)economia do(s) espaço(s), tempo(s) e energia, **Geografia Humana** do Território nas vertentes Local, Regional e Transfronteiriço, incluindo os ganhos/perdas no sector da Saúde - e com incidência na Energia Regional.

6 As hipóteses são variáveis ao longo do dia e as condições actuais de congestionamento rodoviário verificados nas áreas metropolitanas, nos períodos de ponta, evidenciam as previsíveis penalizações da exploração do sistema de transportes, em particular, quando o volume das deslocações são maioritáriamente rodoviárias no território urbano (emissões de CO2, GEE, partículas), ruído e energia (custos/p.km) – casos Montijo, Alcochete, Ota, Alverca. As condições de tráfego fluvial, não serão as melhores para se resolver os fenómenos de congestionamento e previsivelmente os tempos de acesso, com transbordo, também, não serão as melhores, além dos gastos energéticos/p.km ou das emissões de C02 e GEE.

Aeroporto de Beja

Sumário
Cronologia
Decisões
Documentos
Exemplos Internacionais
Orientação
Anexos
Petição Pública Plataforma Alentejo
Mapa do Caminho de Ferro
Manual VFR: Beja LPBJ 2017.2016
Aerodrome Chart (May2019); Visual Approach Chart (June2016)
NAV:Charges Landing.TakeOff/Ton
EDAB,sa – Desenhos e Figuras
SW Ibérico, julho 2019
Apresentações

Ao nível dos cenários para avaliação, na comparação dos cenários, ter-se-ão que verificar os impactos na ***Conta Pública do Sistema Deslocações Urbanas*** causadas pelas condições de acessibilidade local/regional: ferrovia; marítimo/fluvial e rodovia. Mas, em geral, é no Impacto (Macro/Micro) Económico da distribuição da riqueza que se deve medir a Sustentabilidade e Resiliência da Opção Estratégica, como por exemplo, na distribuição de crescimento de emprego, população e inovação, sem entrar na lógica do RCSR e na **Geografia Humana** desta inter-Região.

Na acessibilidade ao Aeroporto de Beja, o grande volume de deslocações é ferroviário, logo com uma eficiência ambiental e energética maior do que outras "opções metropolitanas", para além da eficiência a eficácia do acesso rápido e directo, sem precisar de TTT (3ª Travessia Tejo). Recorde-se que esta ligação ferroviária, também, dá acesso ao aeroporto de Faro e o impacto positivo que tem na *Conta Pública do Sistema Deslocações* tem outra rendibilidade social reforçada, ao admitir-se a questão transfronteiriça.

A resiliência do sistema quer num caso, quer noutro deve ser medida: - admitindo que nas condições de acesso, o volume de tráfego de [Pas.Km; Ton.Km] varia, no entanto, a eficiência energética num caso e noutro é analisada pela eficiência dos modos usados. Em suma, a importância da Geografia Humana e a distribuição da riqueza criada pela fixação de população em região que oferece melhores condições de vida e de trabalho, determina outra geografia de acessibilidade no grau de qualidade de vida.

- ✓ Conta Pública do Sistema Deslocações Urbanas – PDU da Região do Alentejo e o PDU da AML.

Como instrumento/ferramenta que pode medir os *custos sociais directos e indirectos* da acessibilidade (custo escondidos e residenciais), das externalidades e das Operações em cada Rede de cada cenário, ou seja, a monetarização dos impactos da utilização das várias redes de transporte tem incidência na ***Conta Pública do Sistema Deslocações Urbanas*** quer num caso, quer noutro, ambos devem servir para ajudar a avaliação de cada Opção. Uma vez que não está institucionalizada essa Conta Pública, o método proposto na Resolução é insuficiente e enviesa a **AAE**.

Como se sabe, nesta "monetarização", estão incluídos os impactos da exploração das diferentes redes de transporte, em particular, das rodoviárias e ferroviárias. Tanto nuns casos como noutros, em geral, quando comparados os impactos das acessibilidades, em particular, as suas externalidades, a manutenção e necessidade de investimento, a avaliação entre as deslocações realizadas em TI e em TC ajudariam as administrações locais/regionais e nacionais a evidenciar as contradições entre elas.

Mas, se é um facto que estas avaliações ajudam a compreender melhor a prioridade e a natureza de investimento público, há o *equilíbrio geral* da dimensão geográfica e da demografia que lhe devem estar associadas, como por exemplo, no caso do Montijo, a dispersão da AML é reforçada e agravam-se os *custos escondidos* e as *externalidades*, para além dos *custos das redes de TC*; no caso de Beja e do Alentejo, sem dispersão urbana, num território que consagra a "**Urban Ecological Transit Village**", as potencialidades para a diminuição dos *custos escondidos* e dos *custos residenciais*, além das externalidades, são muito maiores e vantajosas para a Geografia Humana e preservação do Ambiente.

Em termos de retorno do investimento, os cenários são diferentes quer pela sua localização geográfica quer pelo impacto positivo na região – diferenças de maior investimento, mesmo quando já construídos, uns estão, no imediato, operacionais em "Termos Civis" (Aeroporto de Beja) e todos os outros precisam substanciais obras de remodelação e/ou elevados volumes de investimento (construção) e com menor retorno social, ao contrário do primeiro, com retorno social e económico mais vantajoso.

- ✓ Metodologia e Instrumentos de Avaliação e de Decisão – conclusões e recomendações.

Aeroporto de Beja

Sumário
Cronologia
Decisões
Documentos
Exemplos Internacionais
Orientação
Anexos
Petição Pública Plataforma Alentejo
Mapa do Caminho de Ferro
Manual VFR: Beja LPBJ 2017.2016
Aerodrome Chart (May2019); Visual Approach Chart (June2016)
NAV:Charges Landing.TakeOff/Ton
EDAB,sa – Desenhos e Figuras
SW Ibérico, julho 2019
Apresentações

A avaliação com o **ECOT** (Esquema de Coerência Territorial) e o **PDU** (Plano Deslocações Urbanas), em que se elabora a ***Conta Pública do Sistema Deslocações*** até 2025, pressupõe a **Reforma do Sector** com um "**Transit Act**" o que remete a uma rotura com a actual situação e desenvolvimento de práticas institucionais de *planeamento público e democrático* com o reforço técnico de entidades do Estado na administração central (ex: "CEREMA" – ver https://www.cerema.fr/fr/activites) local (ex: Autoridades de Urbanismo e Transporte). No "**Land Use Act**", esta Reforma obriga a um período de transição profunda deste sector do Estado (2 anos) o que pode obrigar à reformulação do cronograma de desenvolvimento do programa de decisão e do funcionamento do novo aeroporto (até ao fim de 2024) para incluir a garantia das condições de acessibilidade sustentável integrada com o modelo de ordenamento do território baseado na estratégia da "**Urban Ecological Transit Village**". Recorde-se que o Aeroporto Beja está a funcionar, está equacionado no ***Plano Estratégico da ANA*,sa** e no ***PDM de Beja***.

Portanto, no âmbito do "Transit Act" e no "Land Use Act", os estudos devem incluir estes instrumentos estratégicos e operacionais até final de 2024, os quais vão permitir uma avaliação e apresentação de cenários para ***Debate Público*** de forma mais consistente e coerente com a maior integração social, territorial, ambiental e energética.

Durante este período de transição, a Administração Central e Regional, de acordo com legislação adequada a uma Reforma do Sector, ponderará os termos de *Consulta Pública* que estão incluídos na metodologia de avaliação e decisão, numa prática "bottom>up" (sustentabilidade).

Preparam-se os dossiers técnicos para ***Consulta Pública*** dos cenários com todos os enquadramentos e instrumentos estratégicos e operacionais, de modo que a decisão temporal possa minimizar os riscos e efeitos intemporais duma decisão estratégica. O princípio de precaução deve ser garantido e demonstrada a bondade do desenvolvimento sustentável que cada um dos cenários lhe é associada de acordo com a sua localização.[7] **O Aeroporto de Beja oferece estas condições de sustentabilidade e resiliência.**

✓ Infraestrutura aeroportuária e Infraestrutura Ferroviária

A importância da política de acessibilidade integrada e sustentabilidade do ordenamento do território nacional e regional/local é assegurada em duas perspectivas: primeiro, considerar a importante complementaridade estratégica da ILD aeroportuária de Beja em relação aos aeroportos de Lisboa e de Faro, salvaguardando o '**Hinterland**' Inter-Regional entre o Alentejo e a AML, a Estremadura, o Algarve e ainda uma política transfronteiriça com a Estremadura Espanhola (SW Ibérico – Objectivo1) e Andaluzia; segundo, a ILD aeroportuária de Beja, beneficia da Infraestrutura Ferroviária da Linha do Alentejo, hoje, sub-aproveitada, tal como a restante rede.

Ora, a ILD aeroportuária de Beja está certificada pelas autoridades aeroportuárias do continente – ver **Anexos** (Manual VFR e NAV). Pelas condições operacionais excepcionais que usufrui, esta infraestrutura

7 Ver em - https://www.faa.gov/airports/central/aip/sponsor_guide/media/0500.pdf página 500-18:

« 562 - Zoning Around Airports Zoning Overview When an airport sponsor (owner) accepts an AIP grant the sponsor agrees to the following condition (assurance) as a condition in accepting that grant. Compatible Land Use: It (the airport owner) will take appropriate action, including the adoption of zoning laws, to the extent reasonable, to restrict the use of land adjacent to or in the immediate vicinity of the airport to activities and purposes compatible with normal airport operations, including landing and takeoff of aircraft. In addition, if the project is for noise compatibility program implementation, it will not cause or permit any change in land use, within its jurisdiction, that will reduce its compatibility, with respect to the airport, of the noise compatibility measures upon which federal funds have been expended. The objective of zoning land on and around the airport is to assure that future uses of the land are compatible with airport operations to protect and preserve the airport and the public investment in the airport. Zoning strives to prevent the following incompatible uses: • Residential and other noise sensitive uses. • Congregations of people in approach and departure areas to protect people and property on the ground. • Man-made and natural structures that can interfere with flight. • Uses which may be affected by vibration or fumes from aircraft operations. • Uses of land on the airport that interfere with areas needed for aviation related activities. Proper zoning of land on and around the airport can prevent the need to acquire land in fee or easement to protect the airport. (As zoning law is individual to each state, Sponsors must refer to state statutes to determine the extent of zoning authority.) However, typical state aeronautical statutes generally provide greater zoning latitude for airports. You may need to consult an attorney for a legal determination of the zoning authority available in the jurisdiction of your airport may be necessary. » (sic)

aeroportuária tem ***reserva de capacidade*** em terrenos públicos, sem precisar de expropriações, para desdobrar a pista existente. A sua logística já inclui os acessos operacionais ao Terminal de passageiros e aos Armazéns Frigoríficos. Na sua orografia em terreno plano, dispõe duma fonte natural de Água e áreas para alargamento da sua actividade, desde a manutenção da TAP, trazendo outras vantagens nos domínios de emprego qualificado e a coexistir ainda como reserva para outros fins estratégicos.

No que respeita à utilização da ILD Ferroviária, o desafio foi colocado ao Estado Português no Parecer da CPADA ao PNI2030 (jan. e maio de 2020) em que para promover-se a sustentabilidade e a resiliência de 1/3 do território continental, a necessária modernização da Rede Ferroviária é sustentada no modelo de ordenamento do território do Alentejo com a "**Urban Ecological Transit Village**" e com um sub-sistema ferroviário LRT, de 'Medium Capacity City', enquanto nas ligações InterRegionais, a ILD aeroportuária ser servida por RRT, em cuja Linha do Alentejo, obter-se-ão isócronas de 01H10nas ligações a Lisboa e Faro (norte e sul, 170Km). Para isso, o troço "Casa Branca-Ourique" é electrificado (170 M€, preços 2020) e a Exploração é integrada com a rede e serviços da AML e Algarve, com a gestão **ERTMS**.

Referências bibliográficas

https://www.faa.gov/airports/central/aip/sponsor_guide/media/0500.pdf

https://www.nap.edu/read/22964/chapter/3#26

https://planning-org-uploaded-media.s3.amazonaws.com/legacy.resources/pas/at60/pdf/report231.p df

https://www.planning.org/pas/reports/report231.htm

https://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/rapport-maillage-aeroportuaire-francais-2017.pdf

https://www.atmo-nouvelleaquitaine.org/sites/aq/files/atoms/files/rapportatmona_etu__int_17_070__synthese_etude_aeroport_v4_2017-30-06.pdf

http://www.sma-grandouest.eu/wp-content/uploads/Etude_sur_les_alternatives_pour_le__developpement__aeroportuaire_du_Grand_Ouest_CGEDD.pdf

http://biarritz.aeroport.fr/wp-content/uploads/2017/05/etude-dimpact-economique-aeroports-aquitains.pdf

https://www.lepoint.fr/societe/pourquoi-il-y-a-trop-d-aeroports-en-france-17-03-2016-2026028_23.ph p

https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/alpes-maritimes/nice/nice-relance-etudes-creer-nouveau-port-pres-aeroport-1596501.html

https://www.aeroport.fr/uploads/documents/Manifeste_UAF_2017_V11.pdf

http://www.adurbem.pt/images/stories/ficheiros/Encontro_2014/painel_1_carlos_gaivoto.pdf

http://www.adurbem.pt/images/stories/ficheiros/Encontro_2014/painel_2_carlos_gaivoto.pdf

https://www.aci-europe.org/economic-forecasts.html

https://dordogne.cci.fr/wp-content/uploads/2015/07/cci-aquitaine_schema-sectoriel_equipements-geres-et-amena gement-du-territoire_annexes.pdf

ANEXOS

- PETIÇÃO PÚBLICA DA PLATAFORMA ALENTEJO
- MAPA DO CAMINHO DE FERRO
- MANUAL VFR BEJA LPBJ: "AERODROME CHART" E "VISUAL APPROACH CHART"
- NAV, Portugal, EPE: Charges [€] for Landing and Take Off/Ton (Lisboa, Porto, Faro, Beja)
- EDAB,sa – Desenhos e Figuras do Aeroporto
- SW Ibérico – princípios, Objectivos e Programa
- APRESENTAÇÕES
  . Sistema Aeroportuário e Ferroviário, (2023)

Aeroporto de Beja

Sumário
Cronologia
Decisões
Documentos
Exemplos Internacionais
Orientação
Anexos
Petição Pública Plataforma Alentejo
Mapa do Caminho de Ferro
Manual VFR: Beja LPBJ 2017.2016
Aerodrome Chart (May2019); Visual Approach Chart (June2016)
NAV:Charges Landing.TakeOff/Ton
EDAB,sa – Desenhos e Figuras
SW Ibérico, julho 2019
Apresentações

. Território – Convenção Regional de Évora (2019) e Encontro AdUrbem de Tomar (2019)
. Acessibilidade Ferroviária (2019)