



# **O AEROPORTO DE LISBOA NUMA PERSPECTIVA ESTRATÉGICA DE INTERESSE NACIONAL**

**ANEXO I - NAL E AAE: UM HISTÓRICO DE DECISÕES E AFIRMAÇÕES  
CONTROVERSAS**

## ANEXO I

### NAL E AAE: UM HISTÓRICO DE DECISÕES E AFIRMAÇÕES CONTROVERSAS

#### 1. INTRODUÇÃO

O processo de decisão sobre a localização do NAL deveria ter decorrido de forma transparente e escrutinável pela opinião pública, resultando de uma avaliação exaustiva e imparcial de cada uma das soluções em presença, nomeadamente nas vertentes técnica, ambiental, de segurança, de desenvolvimento do País e da sua afirmação no contexto internacional. Infelizmente, de há uns anos a esta parte, a opacidade tem sido a norma.

Com efeito, aquilo a que temos vindo a assistir é à utilização repetitiva e monocórdica de uns quantos argumentos por parte da ANA/Vinci e do Governo, a maioria sem qualquer fundamento sólido, outros comprovadamente falsos, sempre com uma preocupação: a defesa, a todo o custo, da continuação do atual aeroporto dentro da cidade de Lisboa, recorrendo, para aliviar o seu congestionamento, a um aeroporto complementar a construir na Base Aérea 6, Montijo – ao qual, mesmo antes de ser construído. Já foram identificadas significativas limitações operacionais, sérios impactos ambientais, além de riscos não negligenciáveis para a segurança (sobrevoo sistemático de áreas urbanas a baixa altitude e *bird strike*<sup>1</sup>).

Quaisquer outras soluções aeroportuárias, são linearmente descartadas com base em três argumentos principais, nunca fundamentados ou sujeitos a contraditório: urgência, custo e prazo de execução.

A anunciada Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) também não contribuirá para maior clareza, já que vem ferida pelo desequilíbrio entre os três cenários a avaliar, pela desadequação da entidade escolhida para o supervisionar e pelos vários tipos de enviesamento patentes no processo do concurso público, que atualmente decorre, tendo em vista a escolha da entidade que desenvolverá a referida AAE.

Tendo em vista evitar confusões sobre os diversos documentos e afirmações produzidas pela ANA nos períodos anterior e posterior à privatização, neste texto designámos por ANA o período até à privatização e por ANA/Vinci o posterior.

#### 2. UMA NOVA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA PARA A REGIÃO DE LISBOA

A primeira questão a que se impõe responder é a seguinte: Qual é o modelo de aeroporto que melhor pode servir a região de Lisboa e o País.

Um aeroporto internacional fora da cidade e de dimensão ajustável aos interesses reais da região de Lisboa e do País, ou uma solução dual, com todos os inconvenientes, quer ambientais, quer de segurança, quer de operação, que advêm de manter o principal aeroporto dentro da cidade de Lisboa e ainda de fazer alastrar tais efeitos negativos até às populações que residem e trabalham nas imediações do futuro aeroporto complementar.

O Aeroporto de Lisboa passará a ser o único grande aeroporto europeu situado no coração de uma cidade capital. A tendência, já há bastantes anos, é a de afastar para a periferia das cidades os

---

<sup>1</sup> Colisão de aves com aeronaves

aeroportos com atividade *HUB* e, quando muito, manter dentro da cidade - e com atividade limitada - aeroportos que servem apenas operações ponto-a-ponto. O que por cá está a ser proposto é exatamente o contrário: o *HUB* dentro da cidade e o aeroporto complementar também no interior de outra zona densamente povoada.

Sejamos claros, por muito que a ANA/Vinci e o Governo se esforcem a argumentar, não escapa a qualquer entendido em questões aeroportuárias e de transporte aéreo que o atual aeroporto de Lisboa não reúne as condições mínimas para ser um *HUB* competitivo em termos Europeus ou mesmo Peninsulares, desde logo pelas deficiências inultrapassáveis ao nível da sua infraestrutura operacional, fortemente condicionada pela área disponível na zona de implantação e pela necessidade de limitar a sua atividade no período noturno.

É necessário construir um *HUB* moderno e eficiente fora da cidade, não uma solução de recurso como a do Montijo, apenas para, no exclusivo interesse da Concessionária, eternizar uma Portela, cuja manutenção em funcionamento é um risco para a segurança e uma ameaça para a saúde das populações vizinhas.

O Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) constitui uma oportunidade decisiva para densificar as atividades e sinergias em torno de uma grande infraestrutura de internacionalização, oportunidade essa que só será aproveitada se o modelo de aeroporto se aproximar das melhores experiências internacionais mais recentes.

Ou seja, a escolha da localização do NAL deve ser baseada em critérios subordinados ao objetivo de criação de uma infraestrutura que apoie a internacionalização das atividades empresariais, dando suporte à competitividade do turismo, das indústrias de resposta rápida, de maior valor acrescentado, e dos serviços avançados intensivos em conhecimento e informação, com forte capacidade de densificação e expansão flexível.

No essencial, o que se pretende é definição de uma solução aeroportuária que melhor sirva o interesse nacional, congregando um consenso técnico e político o mais alargado possível. A sua localização constitui, por isso, uma matéria da maior relevância nacional.

Estranha-se, pois, a aceitação dos decisores de uma proposta apresentada pela concessionária (Portela + Montijo), aproveitando a liberdade que lhe foi conferida por algumas disposições claramente permissivas do Contrato de Concessão e posteriormente legitimadas no Memorando de Entendimento, sem que este tenha exigido a apresentação de um estudo comparativo das hipóteses de solução, transportadas para o horizonte de 30 a 40 anos, como se aconselha em planeamento de infraestruturas tão impactantes no desenvolvimento económico e social de um território, como é o caso das infraestruturas aeroportuárias.

### 3. NOTA HISTÓRICA SOBRE A LOCALIZAÇÃO DO NAL. ANTECEDENTES

Há mais de cinquenta anos que são realizadas avaliações sobre possíveis localizações do NAL. Apresentam-se alguns factos principais, bem como as respetivas datas.

- 1969 – Criado o Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa (GNAL) (Decreto-Lei nº 48902, de 8 de março de 1969).
- 1972 – Relatório do GNAL: possíveis localizações (Fonte da Telha, Montijo, Porto Alto e Rio Frio). Foi também considerada Lisboa – Portela de Sacavém, à qual atribui graves

inconvenientes resultantes de (cita-se) “se encontrar praticamente dentro da cidade e não se vislumbrar qualquer hipótese de expansão”.

- 1982 – Estudos promovidos pela ANA, realizados entre 1978 e 1982, concluem que, caso se considere a margem Norte do Tejo, a localização na Ota é a mais viável. Esta qualificação foi mantida em todas as avaliações realizadas desde então.
- 1999 – Abandono da localização em Rio Frio por constituir um sério risco de provocar danos “não minimizáveis, irreversíveis e não compensáveis”.
- 1999 – Relatório da ANA que conclui que a adoção de soluções baseadas em dois aeroportos em Lisboa é indesejável do ponto de vista comercial e de custos, recomendando o abandono do Aeroporto da Portela uma vez iniciada a exploração do NAL.
- 2005 – A Empresa para o Novo Aeroporto de Lisboa (NAER) conclui sobre a inviabilidade da expansão do aeroporto da Portela para satisfação das necessidades resultantes do acréscimo de tráfego aéreo, e que soluções baseadas nos aeroportos de Alverca e Montijo não oferecem benefícios e não permitem o prolongamento da vida útil do Aeroporto da Portela.
- 2005 – O Governo anunciou a decisão de avançar com a construção do NAL na Ota “atentas as limitações do Aeroporto da Portela face às previsões de aumento do tráfego aéreo”.
- 2007 – Relatório da ANA intitulado "Projeto Alternativas. Dossier Portela + Montijo", realizado na sequência da decisão do Governo de analisar uma alternativa à localização do NAL (Novo Aeroporto de Lisboa) na Ota.
- 2007 – Governo mandata o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) para, "no âmbito da respetiva liberdade de investigação e autonomia técnica, elaborar um Estudo que proceda a uma análise técnica comparada das alternativas de localização do Novo Aeroporto de Lisboa, na zona da Ota e na Zona do Campo de Tiro de Alcochete”.
- 2008 – O Estudo do LNEC conclui que a localização do NAL na zona do Campo de Tiro de Alcochete (CTA) é a que, do ponto de vista técnico, ambiental e financeiro, é globalmente mais favorável. O Estudo mereceu o consenso político geral. Não teve contestação visível.
- 2008 – Decisão do Governo sobre construção do NAL no CTA, uma vez aprovados o EIA e a DIA (Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2008 de 8 de maio). Esta Resolução, que se tenha conhecimento, não foi revogada.
- 2009 – Aprovações do EIA e da DIA do NAL no CTA.
- 2009 – O Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDM) estabelece a desativação do aeroporto da Portela. Prevê a ocupação dos terrenos do aeroporto com a criação do segundo “pulmão” verde para Lisboa.
- 2011 – O PROT/AML contempla a localização do NAL no CTA e a localização da TTT do Tejo no corredor Chelas-Barreiro. Não foi revogado, encontrando-se em vigor.

- 2012 – Assinatura, em 14 de dezembro, entre o Estado Português e a ANA – Aeroportos de Portugal, S.A., o Contrato de Concessão que atribui à Vinci a concessão da exploração de todos os aeroportos portugueses por um período de 50 anos.
- 2014 – Relatório Final da Comissão Especial de Acompanhamento da Privatização da ANA, Aeroportos de Portugal, S.A.
- 2017 – Assinatura em 15 de fevereiro do Memorando de Entendimento entre o Governo e a ANA/Vinci.

Dos vários estudos e relatórios produzidos por diversas entidades públicas até à data da assinatura do Contrato de Concessão, pode extrair-se a seguinte conclusão unânime: O aeroporto da Portela apresenta graves inconvenientes resultantes de se encontrar praticamente dentro da cidade e não se vislumbrar qualquer hipótese de expansão (Relatório do GNAL de 1972).

Posição defendida em diversos relatórios posteriores. Referem-se, a título de exemplo, os seguintes:

- a) Documento da ANA, datado de 1999. Conclui que a adoção de soluções baseadas em dois aeroportos em Lisboa é indesejável do ponto de vista comercial e de custos, recomendando o abandono do Aeroporto da Portela uma vez iniciada a exploração do NAL. Conclusão reforçada num relatório da mesma empresa datado de 2007.
- b) Tomada de posição da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), datado de setembro de 2012, elaborado a solicitação do Ministério da Economia. Conclui que a solução Portela+1 não resolve definitivamente a saturação do atual Aeroporto de Lisboa, considerando-a como uma "solução a curto prazo". Defende, justificando, a manutenção da decisão sobre a solução NAL no CTA.

#### 4. O CONTRATO DE CONCESSÃO E O MEMORANDO DE ENTENDIMENTO

##### 4.1. Contrato de Concessão

Trata-se de um contrato que atribui ao concessionário (Vinci) vários privilégios e, em consequência, levanta várias questões. A forma como são redigidos alguns artigos e definições é elucidativa.

A presentam-se a título de exemplo os seguintes Artigos e Cláusulas:

*Artigo 42. Direitos E Obrigações em Relação ao Aeroporto da Portela*

*42.1 – A Concessionária deve envidar os melhores esforços para maximizar a capacidade operacional das Infraestruturas Aeroportuárias do Aeroporto da Portela até à abertura do NAL.*

*42.3 – Até à celebração pelo Concedente de acordos vinculativos para o desenvolvimento do NAL, a Concessionária deve envidar esforços razoáveis no sentido de apurar e apresentar: (...) alternativas mais eficientes e menos dispendiosas para o Concedente do que o desenvolvimento do NAL.*

O Contrato de Concessão define NAL como: "o novo aeroporto de Lisboa que o Concedente poderá pretender desenvolver para substituir o Aeroporto da Portela, o qual, após o Termo de Opção, inclui a Alternativa do Concedente para o NAL".

Ou seja, a "porta ficou aberta" à substituição da obrigação de construção do NAL no CTA pelo Concessionário. Competiria ao Concedente (Estado) todo o processo de decisão.

Salienta-se, como se referiu, que a designação NAL consta da Resolução de Conselho de Ministros n.º 85/2008 em que o termo NAL está consignado à localização no CTA.

O Contrato de Concessão não contém qualquer referência à solução dual, nem conseqüentemente à solução Portela + Montijo, solução legitimada apenas na sequência da assinatura do Memorando de Entendimento assinado em 15 de fevereiro de 2017. Nota: antes da assinatura do memorando já o ministro Paulo Marques terçava armas pela opção (vide programa Prós e Contras em 2017)

Em relação a este Contrato chama-se a atenção para o Relatório Final da Comissão Especial de Acompanhamento do processo de privatização da ANA, nomeada pelo Governo. Esse Relatório, de 22 de janeiro de 2014, aponta as fragilidades no Contrato de Concessão. Para além das questões que coloca quanto à privatização, destaca "a menor consideração que foi dada ao previsto Novo Aeroporto de Lisboa (...), quer no que respeita ao valor em jogo (...), quer no que toca à posição do Estado enquanto concedente".

Um aspeto que tem sido omitido, diz respeito ao não cumprimento de uma das disposições do Contrato de Concessão, a saber: a Concessionária (VINCI) deveria proceder à construção de um novo aeroporto após verificação, na operação do Aeroporto Humberto Delgado, de três das seguintes condições (Fatores de Capacidade):

- ✓ total anual de passageiros superior a 22 milhões;
- ✓ total anual de movimentos no ano acima dos 185 mil;
- ✓ total de passageiros no trigésimo dia de maior procura superior a 80 mil;
- ✓ total de movimentos no trigésimo dia mais movimentado acima dos 580.

Nota importante: Em 2017 as quatro condições estavam verificadas, o que implicaria a construção do novo aeroporto de Lisboa. A Concessionária não cumpriu estas exigências, tendo alcançado o seu objetivo, manifestado em várias ocasiões, de assinatura do Memorando de Entendimento.

#### 4.2. Memorando de Entendimento

Apresentam-se alguns dos considerandos que suportaram a assinatura deste Memorando datado de 15 de fevereiro de 2017.

No número 6 é dito que em 2016 se verificou o primeiro dos Fatores da Capacidade descritos em 3.1, a saber o total anual de passageiros foi superior a 22 milhões. Não era este um dos Fatores da Capacidade estabelecidos no Contrato de Concessão?

No número 10 é referido que a Concessionária manifestou ao Concedente a intenção de propor a adoção da solução de expansão desse reforço, como alternativa ao NAL, o "desenvolvimento de capacidade aeroportuária complementar na BA n.º 6, no Montijo".

Ressalta, ao contrário de várias afirmações posteriores de membros do Governo, de alguns deputados, da ANA/Vinci e de alguns comentadores, que a solução Portela + Montijo é assumida abertamente após a assinatura deste Memorando. O Memorando só sancionou o que já era consenso entre o Governo e a Vinci.

No número 12 é referido que "o estudo do Eurocontrol para a NAV, de dezembro de 2016, confirmou a validade da solução Portela + Montijo, e que evidenciou a sua vantagem competitiva em termos de longevidade".

Esta assunção é incorreta e abusiva, pois não corresponde, como demonstramos na seção 5.2, ao conteúdo do relatório do Eurocontrol de dezembro de 2016. Este relatório conclui, de forma categórica e sem outra interpretação possível que, mesmo após as obras de ampliação, a saturação do Aeroporto Humberto Delgado ocorreria em 2030. Considerando os resultados desse relatório e de outros estudos a solução Portela + Montijo estaria esgotada provavelmente antes do ano 2035.

A afirmação constante do número 12 é incorreta, com consequências, pois é indevidamente assumido como verdadeiro o corolário que serve de base à afirmação constante do Número 13, a saber, "o AHD poderá assegurar a capacidade necessária para várias décadas (...)"!

No Número 14 é referido, a título de conclusão, que a solução alternativa ao NAL apresentada pela Concessionária, se "revela mais eficiente e com um nível elevado de adequação à procura na Região de Lisboa".

Não se entende nem é justificada esta afirmação de maior eficiência e muito menos que a decisão é baseada fundamentalmente na adequação à procura. Sobre a adequação à procura ela foi por diversas vezes rebatida, podendo inferir-se que a avaliação comparada credível que permita a assunção de maior eficiência ou não existe ou foi deliberadamente omitida em todo o processo.

Por último coloca-se a questão, salientada no Memorando, segundo a qual a Solução Portela + Montijo apresenta vantagens para o Estado (Concedente).

Quais são essas vantagens? Sem se conhecerem os documentos que sustentam esta afirmação ela não passa de simples retórica.

Mais surpreendente ainda é o facto de ser o Governo a "tomar a iniciativa de contactar a concessionária (ANA/Vinci) para com brevidade se promover a opção permitida pelo Contrato de Concessão" (afirmações do Ministro Pedro Marques numa entrevista dada ao programa conversa Capital do Jornal Económico e da Antena 1). No seguimento desta iniciativa é assinado o Memorando de Entendimento (15 de fevereiro de 2017).

## 5. AFIRMAÇÕES DA ANA/VINCI PARA JUSTIFICAR A SOLUÇÃO PORTELA + MONTIJO

### 5.1 - As mais frequentes e sem fundamentação

- a) Longevidade. Portela + Montijo é uma solução para o futuro.
- b) É uma solução mais barata, mais rápida e de fácil execução (solução aeroportuária do Montijo é uma simples reciclagem da BA6).
- c) O NAL no CTA é uma solução alternativa muito mais cara e de execução que poderá ter um prazo de construção de 10 a 15 anos.
- d) O custo do NAL terá de ser suportado com dinheiro dos contribuintes - Impediria a construção de 15 hospitais! Afirmação repetida pelo Presidente da ANA.
- e) A necessidade de "desminagem" do CTA para a construção do NAL que duraria três anos.
- f) A grande distância a Lisboa - atratividade do Montijo versus NAL no CTA.
- g) A única solução que tem a Declaração de Impacto Ambiental (DIA) é o aeroporto no Montijo. De Alcochete não sabemos.

## 5.2. Longevidade. Portela + Montijo. Uma solução para o futuro

Em 2018 o AHD ficou em 3º lugar na lista dos aeroportos europeus com mais atrasos (Eurocontrol), tendo a AirHelp classificado o AHD como o pior do Mundo em pontualidade (132º lugar em 132).

Como se referiu, o Relatório do Eurocontrol, de dezembro de 2016, citado nos considerandos do Memorando de Entendimento, conclui que o Aeroporto da Portela, mesmo após as obras para aumento da sua capacidade de 42 movimentos/hora para 48 movimentos/hora, ficará completamente saturado em 2030.

As conclusões deste estudo, combinadas com a aplicação da metodologia da 30ª hora de ponta e com as previsões de tráfego de passageiros a 20 anos definidas pela AIRBUS, com recurso à colaboração da ICAO, OAG, CAAs<sup>2</sup>, aeroportos e companhias aéreas que estimaram, até 2037, crescimentos anuais da procura de passageiros, em torno dos 3,5% entre a Europa e os diferentes mercados e de 4,5% da Europa com os mercados emergentes da Ásia, permitem concluir que a solução Portela + Montijo estaria esgotada antes de 2035.

O Covid19 conduziu à maior crise de que há memória no setor do transporte aéreo de passageiros. Considerando os cenários dum outro relatório do Eurocontrol, de dezembro de 2020, é previsível que o regresso no Aeroporto Humberto Delgado (AHD) ao número de movimentos de aeronaves e de passageiros registado em 2019, se verifique no cenário otimista em 2024, ou em 2026, assumindo o cenário médio.

Ou seja, é expectável que a saturação do AHD, após a pandemia, ocorrerá antes de 2036. É incorreta a afirmação frequentemente repetida e plasmada no ponto 13 do Memorando de Entendimento.

Em resumo. A solução Portela + Montijo permite prolongar a situação pós pandemia em cerca de 13 anos. É uma solução sem estratégia de futuro. A seguir constrói-se o Portela+2?

## 5.3 – O aeroporto do Montijo é uma solução mais rápida e de fácil execução (é uma simples reciclagem da BA6)

### 5.3.1. – O aeroporto no Montijo

É mais barata e de execução mais rápida? Em relação a que solução?

Foi comparada com uma solução intermédia, comprovadamente viável, de construção de apenas uma pista no CTA – solução minimalista – que, tal como o Montijo, poderia operar conjuntamente com o AHD durante uma fase de transição. Permite a adoção num período transitório, a definir, da solução CTA + 1, funcionando o CTA como HUB.

Referem-se igualmente outras afirmações, com o mesmo propósito, repetidas pela ANA/Vinci e reproduzidas em vários meios de comunicação social:

- a) Solução que resultará de uma simples adaptação da pista da BA6;
- b) Já lá existe uma Base Aérea (BA6), sendo fácil a conversão num aeroporto civil.

Qualquer avaliação técnica minimamente abalizada permite facilmente concluir que da BA6 só será aproveitado o espaço.

---

<sup>2</sup> Civil Aviation Authorities



Com base no *layout*, repetidamente apresentado pela ANA/Vinci em diversas sessões públicas desde 2017, sempre sob a forma de PowerPoint (Figura 1, a), é possível identificar várias fragilidades da solução apresentada para o aeroporto do Montijo, do ponto de vista técnico e operacional:

- A plataforma do aeroporto onde seria implantada a pista e as restantes infraestruturas terá de ser sobre-elevada com execução de um aterro adicional com espessura máxima de 2,3m;
- O prolongamento da Pista em 390 m, sendo esse valor de 300m na Pista 01, terá de ser feito para o interior do braço do estuário do Tejo numa zona de lodos com cerca de 4m de espessura, estando o *bed rock* a cerca de 24m de profundidade;
- A configuração da pista, respetivos acessos e saídas não é de molde a garantir os anunciados 24 movimentos de aeronaves por hora.

Repetimos. Da BA6 só será aproveitado o espaço. Onde está a reciclagem?

Afirmações de custo do aeroporto do Montijo têm variado entre €200 milhões em 2017 e €700 a €800 milhões, sendo esta última feita durante 2021 pelo presidente da ANA/Vinci.

Para que se possa fazer essa comparação apresentamos nas Figs. 1 a) e 1 b) os layouts da solução Montijo, com uma pista, e da solução NAL no CTA também com uma pista, solução designada por minimalista (uma pista, mas facilmente extensível para duas pistas ou mesmo quatro pistas).

Chama-se a atenção para o facto de o Terminal de Passageiros e a zona de estacionamento de aeronaves, concebidos para a fase de construção do NAL no CTA só com uma pista, não interferirem com a construção das infraestruturas previstas no Plano Diretor da fase final, com duas ou mais pistas, nem a construção daquelas com a manutenção da operacionalidade do aeroporto.

Quanto ao prazo de construção, sem a devida fundamentação, é referido nos elementos do concurso para a AAE um tempo de três anos para a entrada em operação do aeroporto do Montijo, o que é totalmente inexecutável.



Fig. 1 a) Solução Montijo em 2018. Pista 01/19 (ANA/Vinci)

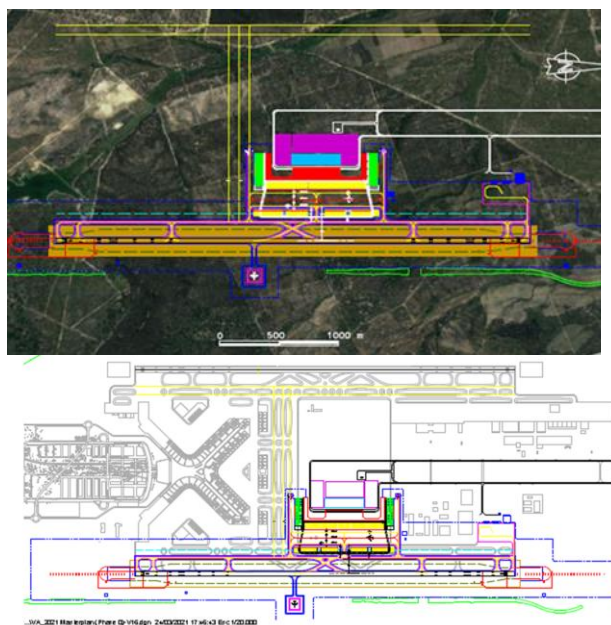


Fig. 1 b) NAL no CTA. Solução com uma pista. Contem esboço da solução final com duas pistas (ver Fig.3)

### 5.3.2 – Solução Dual Portela + Montijo. Estudos disponíveis.

Existe um relatório da ANA, de 2007, ou seja, anterior à assinatura do Contrato de Concessão, intitulado "Dossier Portela + Montijo". Na página 294 são apresentados os valores do investimento global desta solução dual, incluindo os investimentos de substituição. O valor apresentado, a preços contabilísticos constantes de 2007, é de €4.883 milhões, com a seguinte repartição:

- Investimentos na Portela: €1123 milhões (alguns desses investimentos foram feitos pela ANA imediatamente antes da privatização);
- Investimentos (CAPEX) no Montijo: €2 720 milhões;
- Investimentos de substituição (REPEX) no Montijo: €527 milhões.

Trata-se de um documento da ANA baseado numa metodologia internacionalmente testada apoiada em standards e práticas recomendados por entidades internacionais, em referências técnicas produzidas por organismos reguladores da aviação civil e ainda num conjunto significativo de “boas práticas” de outros aeroportos.

Conclui que: "Considera-se desaconselhável a localização Montijo para implantação de um aeroporto complementar à Portela, tendo em conta as várias vertentes em que foi analisada de que se destacam a complexidade do espaço aéreo, as condicionantes físicas do local, os impactes ambientais, os volumosos investimentos e os custos operacionais elevados".

Tudo parece indicar que esse parecer foi completamente ignorado por não se integrar na estratégia de desvalorização pela ANA/Vinci do NAL no CTA e de manutenção do AHD.

Só se pode comparar o que é comparável. Para permitir essa comparação, apresenta-se a tabela com os valores constantes do relatório do LNEC de 2008 para a solução NAL no CTA.

Rubricas	Fonte	V.A.*	Total Investimento (x10 <sup>6</sup> €)
Estudos	NAER	35,1	40,1
Expropriações e Indemnizações a Terceiros	Parsons; CEMGFA	209,8	242,0
Relocalização de Redes de Serviços	Equipa LNEC;NAER	0,7	0,8
Trabalhos Preparatórios/ Construção da Plataforma	Equipa LNEC	168,0	204,6
Construção de Airside, Terminal e Outras Infraestruturas	Ullissipair;Parsons	1 119,5	1 794,0
Construção de Oleoduto e Armazenagem de Combustível	CLC	3,7	6,0
Recursos Hídricos Superficiais	Equipa LNEC	0,8	0,9
Acessibilidades Rodoviárias de Ligação (AE)	BRISA	122,4	154,0
Acessibilidades Ferroviárias de Ligação (AVF)**	RAVE	153,5	245,0
Outros Investimentos	Ullissipair;Parsons	114,3	147,9
Outras Medidas de Mitigação Ambiental	Parsons;NAER	179,0	266,8
<b>Subtotal</b>		<b>2 106,7</b>	<b>3 096,1</b>
Imprevistos (7%)		***	**
<b>Total (x10<sup>6</sup> €)</b>		<b>2 106,7</b>	<b>3 096,1</b>

Notas:

\* Valor Actualizado do Investimento a preços constantes de 2007 considerando a taxa de desconto de 6%.

\*\* Investimento adicional, relativamente à referência tomada (rede projectada de AVF).

\*\* Na ACB não se considera a rubrica "Imprevistos".

Temos assim que o custo total de investimento do NAL no CTA, a preços constantes de 2007, considerando a taxa de desconto de 6%, é de €3,1mil milhões. O custo de construção estimado é de €1,8 mil milhões. Com base nestes elementos é possível comparar os custos das soluções Portela + Montijo e NAL no CTA, tendo, no entanto, sempre presente que os custos das duas opções correspondem a realidades aeroportuárias completamente diferentes, significando que o retorno do potencial investimento (o *value for money*) será sempre incomensuravelmente superior na solução NAL no CTA.

Na Figura 2 apresentam-se os layouts do anteprojecto da solução aeroportuária do NAL no CTA, desenvolvida pela ANA em 2009, bem como o layout referente à solução de HUB no Montijo, figura 2.b) apresentado nos elementos do concurso para a AAE.

Chama-se a atenção para a carência flagrante de quaisquer estudos que fundamentem a solução com duas pistas no aeroporto do Montijo. O layout apresentado só pode ser classificado como uma mera hipótese *ad-hoc*, um esboço, com localização incompreensível face às povoações circundantes, designadamente o Samouco, bem como para a ocupação do braço do estuário.

Não permite avaliar a suas condições operacionais e muito menos os custos e o prazo de construção. Ou seja, não tem o mínimo de condições que permita ajuizar sobre a sua viabilidade técnica e, conseqüentemente, para poder ser considerado numa análise técnico-económica comparada, base do estudo de AAE e muito menos a consideração dos fatores críticos para a decisão.

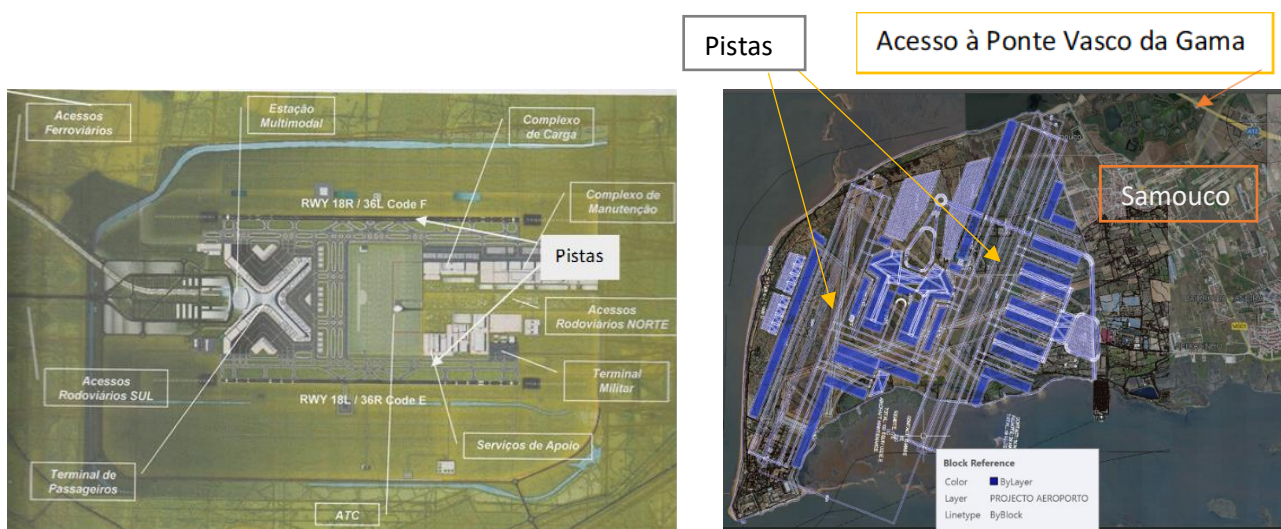


Fig. 2 a) Layout do NAL no CTA definido no anteprojecto para concurso da ANA de 2009.

Fig. 2. b) Layout do Montijo, 2021. Elementos fornecidos pelo IMT. Solução com duas pistas

Em suma: Solicita-se à ANA/Vinci que, face às diversas afirmações repetidas em alguns órgãos de comunicação social, sejam disponibilizados os elementos que as possam justificar.

**5.4 - O NAL no CTA é uma solução alternativa muito mais cara e de execução que poderá ter um prazo de construção de 10 a 15 anos.**

O presidente da ANA/Vinci afirmou recentemente na conferência promovida pela Confederação Portuguesa de Turismo e na presença do Senhor Presidente da República, o que aumenta a responsabilidade das afirmações, que o prazo de execução do NAL implicaria 2035/2040.

Noutras situações afirmou que o prazo de construção seria entre oito anos e cerca de 12 a 15 anos. Esta afirmação foi posteriormente utilizada por comentadores que foram induzidos em erro.

Surge naturalmente a pergunta. Em que estudos e projetos se baseou o presidente da ANA/Vinci para mais uma vez repetir esta afirmação? A Vinci, uma das maiores construtoras mundiais, sabe que esta afirmação é falsa.

Não resulta certamente de uma análise de *benchmarking*.

A consulta dos períodos de construção de aeroportos internacionais de dimensão análoga ou superior (Hong Kong, Seul, Istambul, Bangkok e recentemente o aeroporto de Varsóvia, em construção) demonstra que, em média, é da ordem dos cinco a seis anos. A construção do aeroporto de Istambul, com duas pistas e dimensionado para 90 milhões de passageiros por ano, demorou cerca de cinco anos.

O Dr. José Luís Arnaud tem na empresa de que é presidente documentos que lhe poderiam evitar esta forma incorreta de intervenção. A ANA elaborou, em 2009, um documento que define esse prazo, concluindo, com base num planeamento adequado, que no máximo será de seis anos.

Considerando os documentos disponibilizados pelo IMT para concurso para o estudo da AAE (cedidos pela ANA/Vinci), é referido que o prazo previsto para a construção do NAL no CTA é de cinco anos.

Quanto ao custo do NAL refere-se o estudo desenvolvido em 2009 pelos consultores internacionais da ANA/NAER (ARUP, HOCK e Aviation Solutions) que conclui que o custo total da construção do aeroporto no CTA (com duas pistas e capacidade para 100 movimentos/hora) é de €1,9 mil milhões, ou seja, da ordem de grandeza do estimado no relatório do LNEC, sendo quatro vezes inferior ao repetidamente afirmado pela ANA/Vinci.

Em que estudos e projetos se baseou o presidente da ANA/Vinci para mais uma vez repetir a afirmação de prazo de construção de 10 a 15 anos?

A análise fria destas afirmações configura a preocupação de conduzir o processo no sentido de influenciar o poder político e os meios de comunicação social da bondade da solução Montijo como aeroporto complementar, garantindo assim a manutenção do aeroporto da Portela até ao limite do prazo estabelecido no Contrato de Concessão, ou seja, até 2062.

Na secção 4.3.2 deste documento apresentam-se os resultados do estudo desenvolvido pela ANA, que contem o investimento global da solução dual Portela + Montijo, incluindo os investimentos de substituição. São igualmente apresentados, para efeitos comparativos, os valores dos custos constantes do relatório do LNEC de 2008 relativos à solução aeroportuária do NAL no CTA.

5.5 - O custo do NAL terá de ser suportado com dinheiro dos contribuintes (impediria a construção de 15 hospitais!).

O Estudo de Viabilidade Financeira elaborado pelo Banco Português de Investimento (BPI) em 2009, estudo realizado para a ANA, que tem sido omitido, não incluía na construção do NAL qualquer participação dos contribuintes.

Com base no modelo de financiamento adotado, baseado nas taxas aeroportuárias existentes à data (2009) e a sua previsível evolução, o prazo para recuperação do investimento do custo da construção era da ordem dos 17 anos após a entrada em operação do NAL. Este valor baseou-se na estimativa de custo de construção calculado pelos consultores internacionais da ANA/NAER referidos em 5.4, de €1,9 mil milhões. Considerando 26 anos de operação do NAL, a aplicação do modelo conduziria a uma recuperação de €6,1 mil milhões.

O estudo desenvolvido pelo BPI assumiu o início da construção em 2010, a inauguração do NAL, após um ano de testes, em 2017 e a desativação da Portela após entrada em operação do NAL.

Chama-se a atenção para o facto de os aeroportos serem projetos rentáveis, pagos pelos utilizadores passageiros e companhias aéreas. No caso do NAL no CTA a recuperação seria em torno dos 17 anos,

considerando as taxas aeroportuárias existentes em 2009. Com as taxas atualmente em vigor a recuperação seria num prazo inferior.

#### 5.6 – A "desminagem" do CTA

Afirmção repetida em diversos programas de televisão (TVI 24, RTP1 e SIC) de 2, 3 e 7 de março de 2021, indicando que a "desminagem" no CTA demoraria três anos.

Nunca no CTA foram utilizadas minas. As atividades militares no CTA (do Exército ou da Força Aérea) que implicavam ou implicam a utilização de fogo real, são sempre devidamente monitorizadas, por forma a eliminar qualquer risco. Nem outra coisa seria entendível por parte das garantias de segurança inerentes a atividades e instalações militares desta natureza.

Mas esta afirmação deixou marcas. Efetivamente, analisando os documentos do programa de concurso promovido pelo IMT para a escolha da empresa que irá realizar o estudo de AAE, constata-se, no Anexo 2.2 do Cronograma Estratégico de Referência pode ler-se, na rubrica intitulada "Expropriações para o novo CTA mais Limpeza de Engenhos Explosivos", que esta operação teria início no primeiro trimestre de 2026 e término no final de 2028, ou seja, cerca de três anos!

Pode assumir-se que está em consonância com as afirmações da ANA/Vinci. Seria da mais elementar regra de transparência e de procura da informação credível que a ANA/Vinci disponibilizasse os elementos que a sustentam, solicitando-se igualmente ao IMT que justifique o conteúdo do referido Anexo 2.2, desagregado o período correspondente à limpeza dos engenhos explosivos.

Convém esclarecer que a chamada desmilitarização do CTA não tem de anteceder a construção do NAL.

No relatório do LNEC consta a rubrica "Trabalhos preparatórios/construção da plataforma" com um custo em termos da capital atualizado a 2007 de € 168 milhões. Corresponde à solução com duas pistas, estando justificado esse valor face aos volumes de movimentos de terra.

Facilmente se pode concluir que o conteúdo e o prazo estabelecido no referido Anexo 2.2 é desajustado da realidade induzindo em erro quem não conhece o problema.

#### 5.7 - A única solução que tem a Declaração de Impacto Ambiental (DIA) é o aeroporto no Montijo. De Alcochete não sabemos

O presidente da ANA/Vinci, ao fazer esta afirmação na conferência promovida pela Confederação Portuguesa de Turismo, omitiu deliberadamente que o NAL no CTA tinha a DIA válida até 9 de dezembro de 2020. Foi a ANA/Vinci que não promoveu, com seria a sua obrigação, qualquer iniciativa para a sua renovação.

Do ponto de vista ambiental o que é que mudou na localização do NAL no CTA desde dezembro de 2020? A afirmação "de Alcochete não sabemos nada" revela bem a forma como, por todos os meios, se pretende desvalorizar a solução aeroportuária no CTA.

Não obstante não ter havido renovação da Declaração de Impacto Ambiental (DIA) do NAL no CTA, é legítimo perguntar o que terá mudado de forma fundamental do ponto de vista ambiental, numa área já há cerca de uma década sujeita a medidas preventivas, que torne essa DIA ignorada.

A caducidade de uma DIA é uma circunstância jurídica que não elimina a substância dessa Declaração. A caducidade legal pode simplesmente dar origem a uma atualização, muito mais rápida do que um

novo processo conducente à nova DIA. Será sempre muito mais rápido que o da obtenção da DIA do aeroporto do Montijo na solução com duas pistas ou na solução Portela + Montijo.

O que mudou no CTA do ponto de vista ambiental desde 9 de dezembro de 2020 para que a ANA/Vinci não tivesse tomado medidas para a renovação da DIA? O presidente da ANA/Vinci "não conhece nada de Alcochete"?

Em relação à Declaração de Impacto Ambiental (DIA) no Montijo é importante referir que o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) que a precedeu foi objeto de muita contestação quando esteve em consulta pública. Dessa contestação resultaram 1176 análises desfavoráveis (num conjunto de 1186).

Esta DIA acabou por receber por parte da Agência Portuguesa do Ambiente (APA) uma decisão favorável condicionada, que impôs 159 (!) medidas de mitigação, remetendo para estudos futuros análises fundamentais e obrigatórias como, por exemplo, a análise de risco de colisão com aves. Não se conhece nenhuma situação semelhante.

O parecer do Ministério Público de junho de 2020 sobre o recurso apresentado por oito associações ambientalistas põe em causa algumas justificações provenientes de instituições do Estado que antecederam a aprovação do EIA do aeroporto do Montijo.

Referem-se igualmente as considerações feitas pela juíza do Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada acerca de uma Providência Cautelar ali apresentada e que são arrasadoras para a DIA e para a opção BA6/Montijo.

## 6. A ATRATIVIDADE DOS AEROPORTOS FACE À DISTÂNCIA E AO TEMPO DE ACESSO

A distância do NAL ao centro de Lisboa é da ordem de grandeza da que se regista nos maiores aeroportos internacionais em operação há menos de 30 anos, Figura 3. Esta figura permite concluir que a quase totalidade dos aeroportos que entraram em operação a partir de 1988 se localizam a distâncias aos centros das cidades, que prioritariamente servem, da ordem dos 40 km ou superiores.

Esta situação resultou, por um lado, das atuais exigências associadas a vários fatores críticos de operação do tráfego aéreo, ambientais, saúde pública das populações, ordenamento do território, conservação da natureza e de segurança das populações e, por outro, do facto de essas cidades se terem desenvolvido com grande ocupação das zonas periféricas.

Com estes novos aeroportos não se verificou redução da atratividade das cidades que prioritariamente servem e que anteriormente tinham aeroportos no seu interior. É determinante a existência de uma ligação ferroviária dedicada.

A distância do NAL no CTA ao centro de Lisboa, da ordem dos 40 km, insere-se nesses valores.

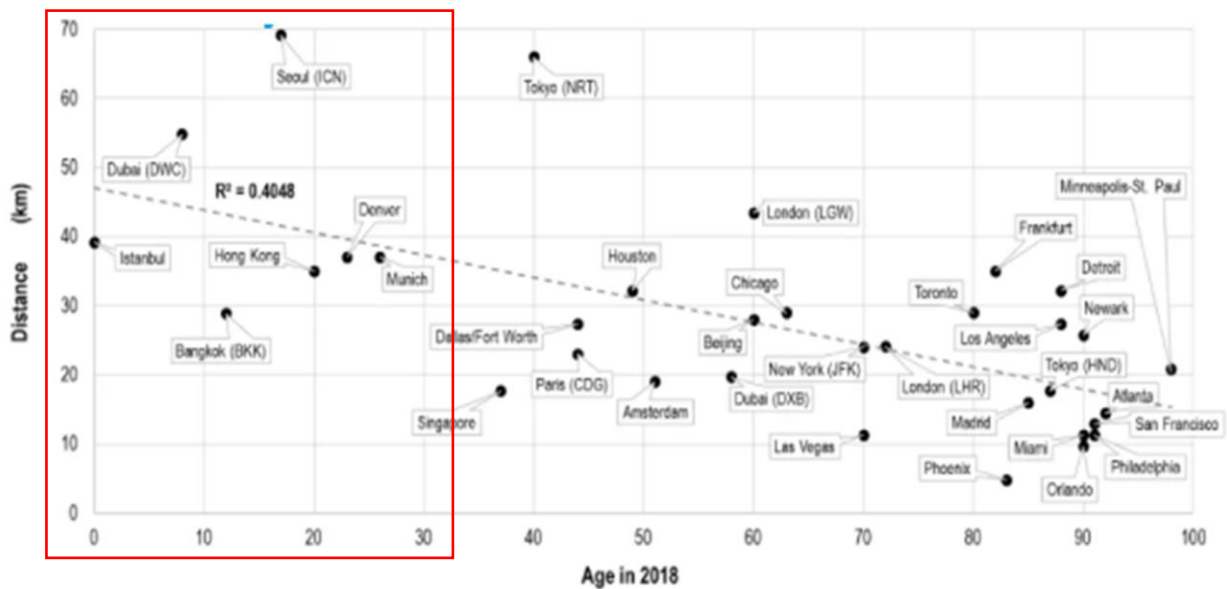


Figura 3 – Distâncias ao centro das cidades dos maiores aeroportos internacionais em função do intervalo de tempo em que iniciaram a operação, contado até 2018.

Surgem naturalmente várias questões. Qual a diferença significativa de atratividade entre as distâncias da localização do NAL no CTA e do aeroporto do Montijo na BA6?

Como é que se procede a ligação ferroviária do aeroporto do Montijo à linha ferroviária prevista para a ligação, em velocidade alta, entre Lisboa e Madrid, cujo traçado foi objeto de EIA?

Quanto à perda de atração dos aeroportos face ao tempo de percurso, em minutos, a Figura 4 é elucidativa.

Os dados disponíveis, constantes do relatório do LNEC de 2008, conduzem a tempos de percurso entre o NAL no CTA e o centro de Lisboa de cerca de 20 minutos ou de 30 minutos, conforme se considere a ligação ferroviária ou a rodoviária, respetivamente.

Para determinação dos tempos de acesso foram consideradas em funcionamento o troço da A33, com cerca de 12km, que terá de ser construído. Na componente ferroviária, assumiu também que estaria em funcionamento a TTT na AML no corredor Chelas-Barreiro, indispensável para garantir a ligação em velocidade alta de Lisboa-Madrid.

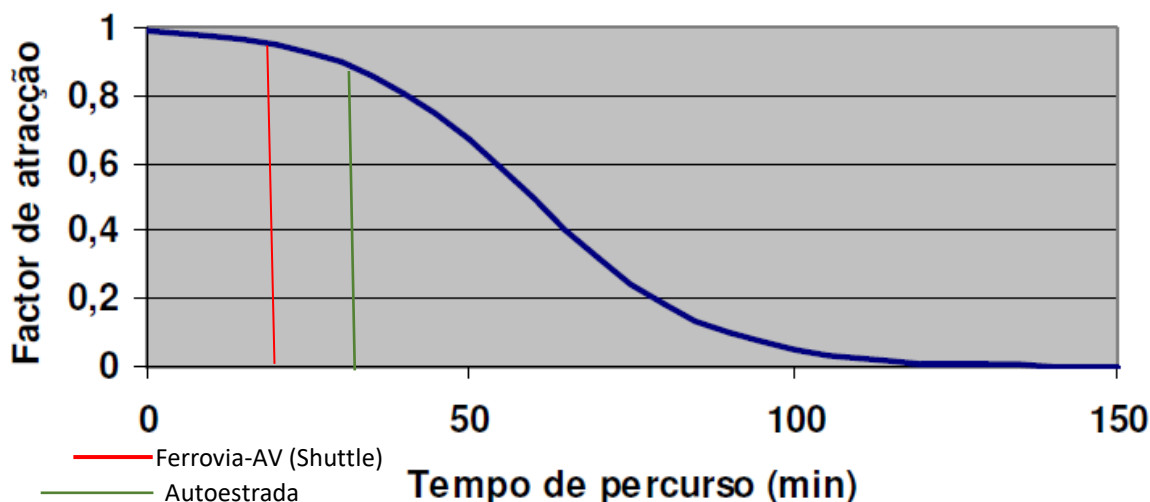


Figura 4 - Perda de atração com o tempo de acesso  
(Fonte: Localizações Alternativas para o Novo Aeroporto de Lisboa. TIS.pt, junho, 2007)

De acordo com os estudos constantes da EIA do Montijo, a solução Montijo prevê a construção de uma autoestrada com a extensão de cerca de 4 km que atravessa uma zona urbana.

## 7. A AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA (AAE)

A Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) que o Governo se comprometeu a realizar compara três soluções aeroportuárias para Lisboa:

- 1) AHD + BA6/Montijo;
- 2) BA6/Montijo como aeroporto principal; e
- 3) Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) no Campo de Tiro de Alcochete (CTA).

Colocam-se relativamente a esta iniciativa várias questões.

Em primeiro lugar esta comparação é completamente desajustada, dado que não se está a comparar soluções comparáveis:

- a. Não faz sentido comparar o que a ANA/Vinci propõe fazer na BA6/Montijo – pista única, de dimensão reduzida e 24 movimentos/hora como objetivo de capacidade - com o projeto do NAL desenvolvido pela ANA/NAER no CTA com duas pistas paralelas e objetivo de capacidade próximo dos 100 movimentos/hora;
- b. Também não faz sentido comparar soluções de médio prazo tipo BA6/Montijo como secundário com a solução de uma BA6/Montijo como principal (solução esta, aliás, seguramente problemática naquela localização e sobre a qual, para ser comparável com a solução NAL ANA/NAER (Fase 1), deveriam ser detalhados custos (que se anteveem muito significativos), impactos ambientais (enormes) e problemas de segurança no mínimo duplicados face ao Montijo como complementar, além de expropriações de terreno). Portanto, primeiro que tudo, impõe-se



definir com clareza o que realmente está em equação do ponto de vista estritamente aeroportuário.

Em segundo lugar, questiona-se a escolha do IMT, a quem não se conhece especial competência e ainda menos experiência na matéria, para lançar o concurso e supervisionar o estudo, quando se poderia por exemplo ter recorrido ao LNEC, com competência e provas dadas.

No passado dia 15 de outubro de 2021, o governo anunciou o lançamento do concurso público para a escolha da entidade empresarial que irá proceder à dita AAE.

Segundo anunciado, o prazo para a apresentação de propostas seria de 60 dias. Entretanto, perante os diversos pedidos de esclarecimentos e questionamentos de erros e omissões por parte dos concorrentes, esse prazo já foi prolongado até janeiro de 2022, estando, portanto, a terminar caso não haja novo prolongamento.

A primeira constatação relativamente ao processo de concurso, é a disparidade entre a documentação fornecida aos concorrentes sobre as três opções a serem comparadas na AAE:

- A documentação fornecida sobre o Novo Aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete é quase exaustiva, o que não surpreende porque o projeto já estava plenamente desenvolvido, tinha Declaração de Impacto Ambiental e já estava pronto a entrar em concurso público em 2010.
- Sobre o pretenso grande aeroporto com duas pistas no Montijo são facultadas não mais que meia dúzia de peças desenhadas, que suscitam imensas dúvidas quanto à respetiva exequibilidade, além de uma lista de especificações técnicas que parecem tiradas a papel químico das especificações homólogas do NAL no CTA. Nenhum estudo mais aprofundado é fornecido que permita ajuizar da viabilidade da opção sob qualquer perspetiva.
- Quase nada é fornecido sobre a opção AHD + 1, o que é, no mínimo, estranho, sabendo-se que a ANA/Vinci já várias vezes anunciou ter um projeto completo para realizar a obra na BA6/Montijo.

Este desequilíbrio a nível da documentação fornecida aos concorrentes para as diferentes opções suscita imensas dúvidas quanto ao que realmente se pretende atingir com este estudo. Parece não haver razões válidas para alimentar expectativas otimistas em relação à qualidade do resultado final.

É, portanto, legítimo perguntar qual é o valor acrescentado para o processo decisório numa AAE com todas estas deficiências de conceção, de gestão e de organização. Vale a pena esperar pelo resultado para tomar a decisão que se impõe?

Lisboa, janeiro de 2022

Carlos Matias Ramos

Carlos Brás

Victor Rocha