

Contributo de 9 ONGAs para a consulta pública da Avaliação Ambiental Estratégica para o Novo Aeroporto de Lisboa

Lisboa, 26 de janeiro de 2024

Resumo

As Organizações Não-Governamentais de Ambiente (ONGAs) congratulam a Comissão Técnica Independente (CTI) pela condução do processo de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), de forma transparente, aberto à participação e envolvimento da sociedade civil, e que compara as diferentes soluções face aos riscos críticos que identificámos.

Em particular, consideramos da maior relevância a consideração de outras soluções que não apenas as inicialmente contempladas na Resolução de Conselho de Ministros n.º 89/2022, tendo-se refletido na identificação de opções menos danosas para o ambiente e a saúde humana.

As ONGAs mantêm a sua posição de contestar técnica e legalmente as opções estratégicas que incluem a localização de um aeroporto na Base Aérea n.º 6 (BAE) na solução para o NAL, dados os riscos que esta localização acarreta em termos ambientais, de saúde pública e de segurança das operações aeroportuárias, o que é amplamente corroborado pela vasta quantidade e qualidade de informação que a CTI compilou e analisou.

As ONGAs aceitam ainda genericamente as recomendações finais em relação às opções consideradas ambientalmente inviáveis. Consideramos o cenário de procura moderado como o mais desejável e realista face à crise climática sem precedentes, e propomos a adopção de medidas para otimizar o cronograma de execução de modo a reduzir o tempo total de implementação da solução ambientalmente menos problemática.

Finalmente, consideramos imprescindível, a bem da saúde e bem-estar de quem é afetado pelos impactos ambientais negativos do AHD, adotar medidas imediatas de mitigação nomeadamente aplicar as conclusões do GT sobre voos noturnos, realizar Avaliação de Impacto Ambiental das obras preconizadas para o AHD, e aplicar taxas de ruído correspondentes aos custos apurados até ao momento.

1. Enquadramento

As Organizações Não Governamentais de Ambiente que subscrevem este contributo para a consulta pública solicitaram junto dos tribunais portugueses a invalidade da Declaração de Impacto Ambiental do Aeroporto do Montijo e respectivas acessibilidades. Para além de procurarem impedir uma solução aeroportuária manifestamente inviável do ponto de vista ambiental e da segurança aeronáutica, procuraram também promover publicamente a necessidade - legal - de realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica independente, transparente, aberta a novas soluções e rigorosa do ponto de vista científico.

Consideramos que o trabalho desenvolvido pela Comissão Técnica Independente (CTI) foi realizado de forma transparente, aberto à participação e envolvimento da sociedade civil, tendo várias das sugestões por nós apresentadas sido tidas em conta. Além disso, destacamos o facto de a CTI ter considerado outras opções tecnicamente viáveis que não apenas as indicadas na Resolução de Conselho de Ministros n.º 89/2022, o que permitiu identificar as soluções menos desfavoráveis em termos ambientais.

No âmbito deste processo, estas ONGAs propuseram critérios de viabilidade, fatores críticos de decisão e indicadores que foram, de forma geral, tidos em conta para comparar as diferentes opções.

Não obstante, encontramos nos documentos colocados em consulta pública algumas fragilidades, e apresentamos sugestões de melhoria da análise contida nos mesmos, de forma a contribuirmos para que a comparação das soluções reflita fidedignamente o seu potencial impacto nos sistemas ecológicos, saúde humana, e o seu papel na eficiência global do sistema de transportes.

2. Análise setorial

2.1. Estudo de Procura

Os estudos apresentados são baseados essencialmente na experiência passada e nas expectativas de curto/médio prazo dos sectores da aviação e do turismo. Incorporam o risco de ocorrência de eventos como crises económicas e mesmo a novas crises pandémicas. Mas **a crise climática não tem precedente histórico, pelo que nem as suas consequências, nem as políticas necessárias para a mitigar podem ser comparadas a eventos episódicos ocorridos na história da aviação civil. Este facto leva-nos, de forma prudente, a considerar como cenário de referência mais seguro o cenário que é considerado moderado** no anexo 1 dos Estudos de Procura Aeroportuária e nos Acessos Terrestres Relatório Síntese. As razões que nos conduzem a esta conclusão são as seguintes:

1. Embora exista legislação europeia muito mais robusta do que aquela que existia antes da aprovação dos sucessivos pacotes legislativos europeus em resposta ao surgimento do sentimento de emergência climática, sendo exemplo disso a total integração do sector da aviação no EU Emission Trade System (EU ETS) e a incorporação com metas obrigatórias de combustíveis sintéticos até 2050, existe ainda muita incerteza quanto à real capacidade da indústria de produção de combustíveis de disponibilizar as quantidades necessárias para dar resposta a cenários de procura demasiado ambiciosos
2. O cenário do Eurocontrol, como outros cenários do setor da aviação, incorpora um uso elevado de biocombustíveis avançados, sobre os quais subsistem muitas dúvidas quanto à disponibilidade de matéria prima, e o recurso intensivo a técnicas de captura e armazenamento seguro de carbono cuja fiabilidade, viabilidade e escalabilidade está ainda, a nosso ver, por demonstrar.
3. O mesmo cenário do Eurocontrol¹ não tem em linha de conta os efeitos climáticos de emissões não carbónicas, cujo impacto se calcula possa ser de pelo menos 1,9 vezes superior às emissões de CO₂

Dito isto, passamos à análise dos Estudos de Procura Aeroportuária para as diferentes soluções em presença.

Embora o modelo de procura esteja assente no pressuposto de que a proximidade entre o Aeroporto e o centro da área urbana que serve determina o volume de tráfego esperado - o que da análise de dados relativa a mais de 70 aeroportos europeus entre 2009 e 2019 não foi possível confirmar² - no anexo 1 pode constatar-se que, exceptuando as localizações que com elevada probabilidade ficarão fortemente congestionadas antes de 2050, a localização com maior procura potencial, em todos os cenários, é a da OE7 (VNO)³, embora de forma pouco significativa.

¹ <https://www.eurocontrol.int/press-release/eurocontrol-2050-air-traffic-forecast-showing-aviation-pathway-net-zero>

² https://drive.google.com/file/d/12EpzZ0gKs_JaR5wYJ6QOPFJAObMt5_CK/view

³ <https://aeroparticipa.pt/relatorios/PT1-Anexo2.pdf>, pp.31

Tabela 12 | Fluxos projetados para 2050 para as diferentes localizações e segmentos para a projeção central (milhares de passageiros/ano)

	Ano 2050		Curva de Projeção			Central	
	Em trânsito	Visit. Amig & Fam.	Resid	Visit. Lazer	Visit. Negoc	Total	% de AHD
AHD	27 165	9 388	24 550	17 124	6 472	84 700	
CTA	27 165	9 388	21 456	15 928	5 906	79 844	94%
STR	27 165	9 388	21 598	14 442	6 451	79 045	93%
VNP	27 165	9 388	21 535	16 628	5 797	80 513	95%
MTJ	27 165	9 388	23 482	17 068	6 248	83 351	98%

Tabela 13 | Fluxos projetados para 2050 para as diferentes localizações e segmentos para a projeção moderada (milhares de passageiros/ano)

	Ano 2050		Curva de Projeção			Moderada	
	Em trânsito	Visit. Amig & Fam.	Resid	Visit. Lazer	Visit. Negoc	Total	% de AHD
AHD	21 141	7 306	19 106	13 327	5 037	65 916	
CTA	21 141	7 306	16 698	12 396	4 597	62 137	94%
STR	21 141	7 306	16 808	11 239	5 021	61 515	93%
VNP	21 141	7 306	16 759	12 941	4 511	62 658	95%
MTJ	21 141	7 306	18 274	13 283	4 862	64 866	98%

Tabela 14 | Fluxos projetados para 2050 para as diferentes localizações e segmentos para a projeção forte (milhares de passageiros/ano)

	Ano 2050		Curva de Projeção			Forte	
	Em trânsito	Visit. Amig & Fam.	Resid	Visit. Lazer	Visit. Negoc	Total	% de AHD
AHD	34 662	11 978	31 325	21 850	8 259	108 074	
CTA	34 662	11 978	27 378	20 323	7 536	101 877	94%
STR	34 662	11 978	27 558	18 428	8 232	100 858	93%
VNP	34 662	11 978	27 478	21 217	7 396	102 731	95%
MTJ	34 662	11 978	29 962	21 778	7 972	106 352	98%

É no entanto necessário assinalar, como se faz neste estudo, que VNO é a localização mais bem posicionada para atrair passageiros vindos da região da Extremadura, em Espanha, que possui uma população total semelhante ao conjunto do Alentejo e Algarve e contém um importante polo turístico centrado na cidade de Mérida, o que certamente contribuirá para acentuar o melhor posicionamento relativo da OE7.

A OE5 (STR) tem uma capacidade marginal de atrair maior número de residentes e viagens de negócios, mas isso dá-se previsivelmente à custa do Aeroporto Sá Carneiro, uma vez que a área de influência deste Aeroporto se pode estender desde a Corunha até Coimbra e com elevada probabilidade conflituária com a localização de Santarém tornando o sistema aeroportuário nacional mais desequilibrado e atrofiando o seu polo a norte. A este propósito é importante salientar que existem fundadas dúvidas sobre a manutenção da importância futura das viagens de negócios como

ilustra o último relatório da campanha Travel Smart que monitoriza a dimensão das viagens aéreas das principais empresas cotadas nos mercados europeus e norte-americano⁴

De qualquer modo, e como do ponto de vista aeronáutico a possibilidade de o aeroporto de Santarém evoluir para uma infraestrutura única eficiente é inexistente, centremos a nossa atenção nas duas opções viáveis e nos factores que restringe a sua procura potencial.

Os fatores identificados no estudo são essencialmente quatro: falta de capacidade até à entrada em actividade da primeira pista ou no caso das soluções que que envolvem Portela e Montijo em conjunto por incapacidade de expansão de capacidade; perda por legado de asfixia, que aumenta em função do tempo para colocar em operação a primeira pista de uma qualquer solução; perda por realocação; perda de passageiros em trânsito devido a operação dual.

A respeito destas condicionantes, gostaríamos de salientar que a perda de passageiros por falta de capacidade aeroportuária deve, pelo menos a década em curso, ser temperada por condicionantes do lado da capacidade de carga turística que dão sinais de não ter o grau de flexibilidade necessária para acompanhar o aumento da procura, nomeadamente nos constrangimentos relativos à capacidade de alojamento, à resposta dos sistemas de mobilidade ou às pressões sobre sistemas ecológicos sensíveis.

Mesmo tendo em conta as restrições identificadas e embora as diferenças não sejam significativas, a OE 7 é aquela que apresenta, entre as opções viáveis, a menor perda de passageiros face ao cenário de referência sem restrições, se considerarmos o cenário moderado que julgamos ser o menos arriscado face às razões atrás apontadas.⁵ Mas será aquele que apresenta melhor acessibilidade, face a um modelo de mobilidade menos exigente em recursos e energia? E a sua territorialização implica rupturas significativas face aos corredores urbanos e infraestruturais actualmente existentes evitando a dispersão urbana e as suas consequências ambientais e na utilização eficiente de recursos?

2.2. Fatores Críticos de Decisão

2.2.1. Fator Crítico 1: Segurança Aeronáutica

Além de uma análise do espaço aéreo que foi realizada pela NAV e pela CTI, após consultas junto da Força Aérea Portuguesa (FAP), e que determinou em grande medida a inviabilização da utilização a longo prazo de potenciais aeroportos localizados no Montijo como aeroportos únicos demonstradamente mais eficientes e comportando menores riscos ambientais do que as soluções duais, foi verificado o potencial em termos de eficiência operacional, além do custo e tempo de execução de cada opção estratégica.

Esta análise foi absolutamente crucial para informar o estudo de procura acerca das restrições que as diferentes soluções impõem aos cenários prístinos de evolução da procura sem restrições que foi equacionado a partir das projecções propostas pelas mais relevantes instituições globais do setor da aviação até 2050 e dos dados de distribuição dos utilizadores do atual aeroporto de Lisboa.

4

<https://zero.org/noticias/emissoes-das-viagens-aereas-empresariais-tres-empresas-portuguesas-com-desempenho-insuficiente/>

⁵ https://www.tis.pt/shared_files/4256-2934b067-4abf-entregavel3/

Quadro 1 – Síntese da análise comparativa das Opções Estratégicas no âmbito do FCD1 Segurança Aeroportuária.

Critérios	Indicadores	OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8
Espaço aéreo e territorial	Conflitos com áreas militares	△	△	▲	△	△	▲	▲	▲
	Nº potencial pistas	△	△	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲
Contingências operacionais	Colisão de aves	△	△	▲	▲▲	▲▲	▲	▲▲	▲▲
	Obstáculos	△	△	▲▲	△	△	▲▲	▲▲	▲▲
	Ventos	▲	▲	▲▲	▲	▲	▲	▲▲	▲
Novas Tecnologias	Energias alternativas	△	△	▲▲	▲	△	▲	▲▲	▲
	Níveis de ruído	△	△	▲▲	△	▲	△	▲▲	△
	Técnicas de aproximação e descolagem	△	△	▲▲	△	△	△	▲▲	△
	A-CDM	△	▲▲	▲▲	△	▲▲	△	▲▲	△
	PBS	▲	▲	▲▲	△	△	▲	▲▲	▲

Legenda: Mais favorável ▲▲ Favorável ▲ Menos favorável △

Embora para a maioria dos casos não tenha sido possível apresentar indicadores precisos, a análise qualitativa realizada pela CTI, como se pode constatar acima⁶, permite concluir que do ponto de vista estrito da Segurança Aeronáutica, a localização de Vendas Novas como aeroporto único parece ser a menos arriscada devido sobretudo aos menores riscos de 'birdstrike'. É de salientar ainda que as medidas de minimização de birdstrike não serão iguais em todas as opções, nem irão reduzir na mesma proporção o risco de *birdstrike*.

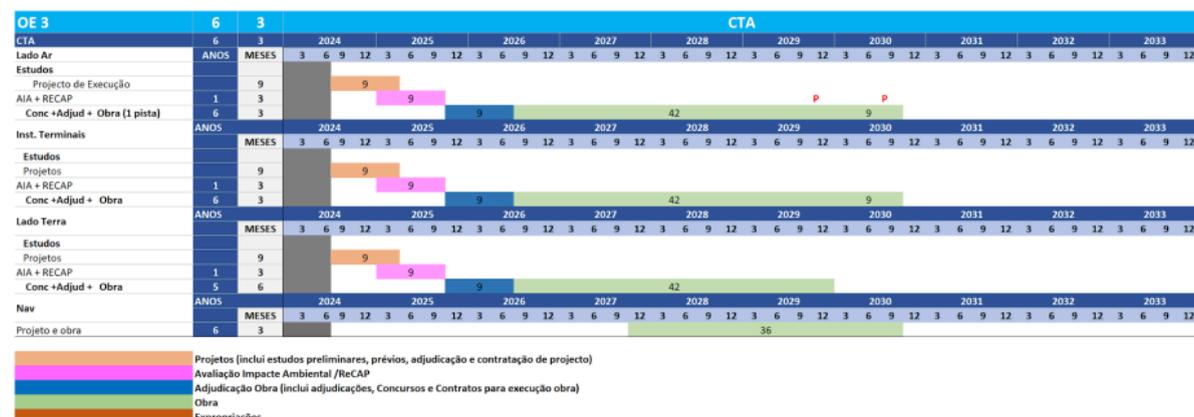
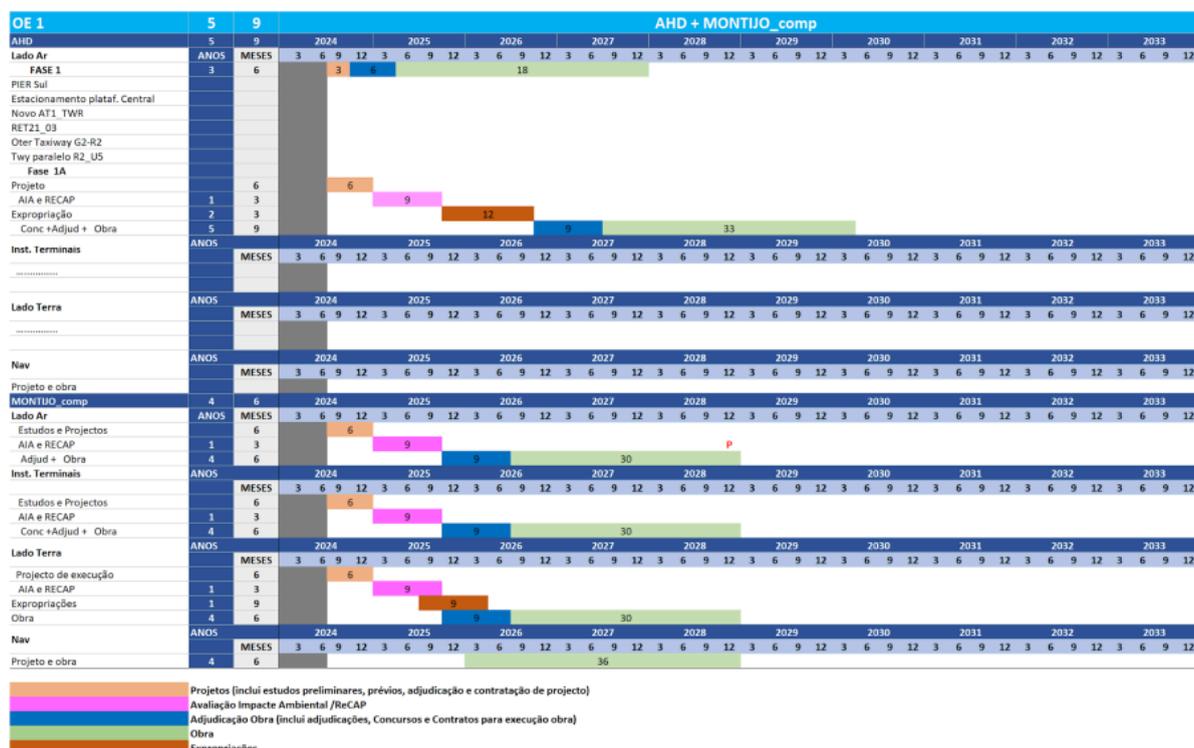
A CTI considerou que o facto de a OE7 (VNO) implicar, tal como a OE3 (CTA), a transferência do Campo de Tiro da FAP, prejudica a primeira opção. Pensamos que esse prejuízo, a existir, deve ser considerado na análise financeira de ambas as opções, uma vez que não vemos motivo para esta questão ser considerada quando se analisa a Segurança Aeronáutica. A transferência do atual Campo de Tiro, sem que venha a ser ocupado por nenhuma nova infraestrutura artificializante, poderá potencialmente contribuir para o objetivo internacional com que Portugal se comprometeu de classificar 30% da superfície terrestre nacional para fins de proteção da biodiversidade, tendo ainda a vantagem de se poder vir a desenvolver actividades de conservação e promoção da biodiversidade sem restrições uma vez que se tratam de terrenos públicos que assim se devem manter. Temos de ter ainda em atenção o potencial do atual CTA para compensar em termos de corte de árvores e perda de biodiversidade uma hipotética opção por VNO. A área do CTA pode ser usada para compensar impactes da opção VNO, mas o contrário não é verdade, até porque os impactes da construção de um aeroporto no CTA são maiores do que na opção VNO.

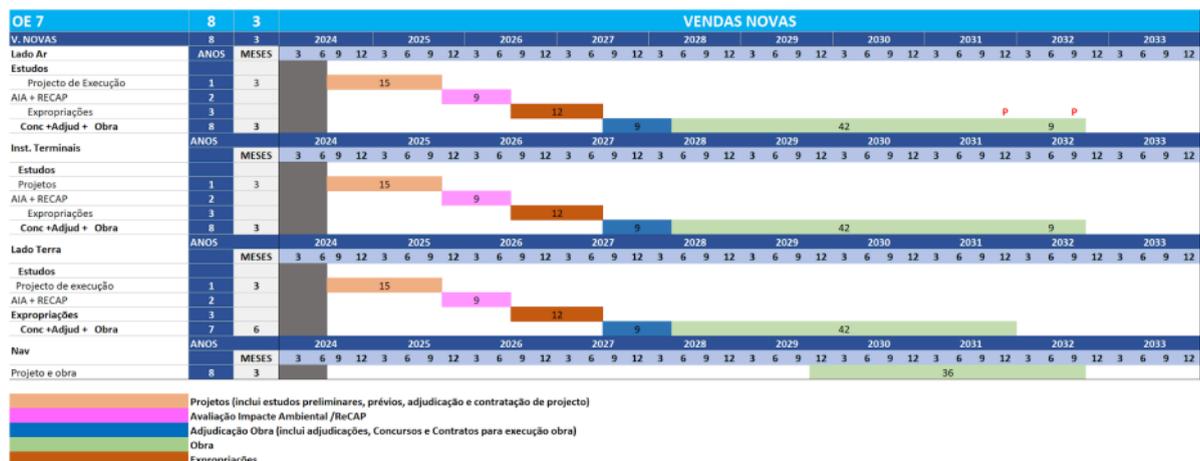
⁶ https://aeroparticipa.pt/relatorios/relatorio_ambiental.pdf, pp. 250 de 340.

Quando analisamos o cronograma de execução das diferentes soluções avaliadas verificamos que a solução mais rápida, embora tenha sido justificadamente declarada inviável por razões ambientais, aeronáuticas e económicas, é a que envolve a ampliação do actual aeroporto de Lisboa complementado pela construção de uma pista na base aérea do Montijo e aquela que será mais morosa por não dispor de qualquer projecto ou estudo prévio será Vendas Novas.

O tempo de execução é extremamente importante porque condiciona o nível global de procura esperada e por essa via o impacto económico e social das diferentes soluções como decorre da leitura do relatório preliminar. Torna-se por isso relevante rever com cuidado as determinantes do cronograma: (1) Estudos e Projetos; (2) AIA / RECAP; (3) Expropriações; (4) Concursos / Adjudicação; (5) Obra Aeroporto; (6) Obra NAV.

Vejamos os cronogramas da solução mais rápida e comparamo-la com as 2 soluções aeroportuárias que podem evoluir para aeroporto único e eficiente





Como se pode verificar existem, a nosso ver, possibilidades de otimizar os cronogramas tendo em consideração que, em nossa opinião:

1. O processo de AIA poderá começar a partir do momento em que exista um estudo prévio.
2. O processo de expropriações pode ser consideravelmente encurtado caso seja declarada utilidade pública o que certamente sucederá.
3. O processo de concurso e adjudicação pode ser iniciado de forma condicionada ao DECAPE a partir do momento em que exista uma DIA favorável ou condicional.

Tendo em conta as considerações anteriores, fizemos o somatório das diferentes etapas do cronograma subtraindo os períodos em que as etapas se processam em simultâneo.

ETAPAS (em meses)	OE1 (componente MTJ)	OE3 (CTA)	OE5 (STR)	OE7 (VNO)
1. Estudos / Projetos	6	9	12	15
2. AIA / RECAPE	9	9	9	9
3. Expropriações	3	0	3	3
4. Concursos / Adjudicação	9	9	9	9
5. Obra Aeroporto	30	42	42	42
6. Obra NAV	36	36	36	36
Total de Meses	93	105	111	114

Em seguida subtraímos os períodos em que etapas se sobrepõem e obtemos o total de meses previsivelmente necessários para a execução dos diferentes projetos.

Sobreposições								
Etapas (em meses; da tabela anterior)	1/2	2/3	4/5	5/6	4/6	Total	Total Global	Anos
OE1 (AHD+MTJ)	3	3	0	30	3	39	54	4.5
OE3 (CTA)	3	3	0	27	0	33	72	6.00
OE5 (STR)	3	3	0	27	0	33	78	6.50
OE7 (VNO)	3	3	0	27	0	33	81	6.75

É provável que o tempo de construção e de AIA - deve ser sempre considerado pelo menos 1 ano para que a recolha de informação capte os ciclos naturais mais significativos - possam ser considerados optimistas e por isso devam ser alargados em todas as opções estratégicas mas daí resultaria uma ainda maior proximidade relativa entre as diferentes soluções.

Será muito mais decisivo para o tempo efectivo de execução, que de acordo com o modelo de procura afecta o volume de passageiros esperado e por via disso o impacto social e económico de cada solução, o tempo que demorará a negociação entre o concedente e a concessionária, questão que abordaremos mais adiante.

Relativamente aos custos de cada uma das opções, a diferença mais importante estabelece-se entre a OE1 (AHD+MTJ), que é inviável, e as 3 restantes opções cuja primeira fase e seguintes têm custos semelhantes.

ESTIMATIVAS DE CUSTOS				Nota: as verbas de custos de projeto e obra têm de ser distribuídas de acordo com o cronograma					
#	SOLUÇÕES	INFRAESTRUTURA	NAVEGAÇÃO AÉREA	CUSTOS PRIMÁRIOS	Contingência de obra	Valor Total da Obra (€)	Estudos e Projectos	VALOR TOTAL da OE (€)	CUSTOS DIFERENCIAIS Obra
					11%		1,50%		
1	Dual MTJ Com.	1 208 133 387,05	16 080 000,00	1 224 213 387,05	134 663 472,58	1 358 876 859,62	18 122 000,81	1 376 998 860,43	
2	MTJ 1P Hub	2 614 066 311,12	16 080 000,00	2 630 146 311,12	289 316 094,22	2 919 462 405,34		2 919 462 405,34	
3	MTJ 2P Hub	5 864 294 521,15	22 700 000,00	5 886 994 521,15	647 569 397,33	6 534 563 918,48	87 964 417,82	6 622 528 336,29	3 615 101 513,14
4	CTA 1P Hub	2 894 786 255,43	16 080 000,00	2 910 866 255,43	320 195 288,10	3 231 061 543,53		3 231 061 543,53	
5	CTA 2P Hub	5 477 589 421,10	22 700 000,00	5 500 289 421,10	605 031 836,32	6 105 321 257,43		6 105 321 257,43	2 874 259 713,90
6	CTA 3P Hub	8 130 017 905,69	29 320 000,00	8 159 337 905,69	897 527 169,63	9 056 865 075,32		9 056 865 075,32	2 951 543 817,89
7	CTA 4P Hub	9 028 624 655,71	35 940 000,00	9 064 564 655,71	997 102 112,13	10 061 666 767,84	135 429 369,84	10 197 096 137,68	1 004 801 692,52
8	Dual SAN 1P	3 123 728 880,30	16 080 000,00	3 139 808 880,30	345 378 976,83	3 485 187 857,13		3 485 187 857,13	
9	Dual SAN 2P	5 592 670 861,82	22 700 000,00	5 615 370 861,82	617 690 794,80	6 233 061 656,62		6 233 061 656,62	2 747 873 799,49
10	Dual + SAN 3P	7 681 423 815,67	29 320 000,00	7 710 743 815,67	848 181 819,72	8 558 925 635,39		8 558 925 635,39	2 325 863 978,78
11	Dual SAN 4P	7 994 409 681,32	35 940 000,00	8 030 349 681,32	883 338 464,94	8 913 688 146,26	119 916 145,22	9 033 604 291,48	354 762 510,87
12	SAN 1P Hub	3 123 728 880,30	16 080 000,00	3 139 808 880,30	345 378 976,83	3 485 187 857,13		3 485 187 857,13	
13	SAN 2P Hub	5 592 670 861,82	22 700 000,00	5 615 370 861,82	617 690 794,80	6 233 061 656,62		6 233 061 656,62	2 747 873 799,49
13 A	SAN 2P Hub	6 752 675 506,82	22 700 000,00	6 775 375 506,82	745 291 305,75	7 520 666 812,57		7 520 666 812,57	1 287 605 155,95
14	SAN 3P Hub	7 681 423 815,67	29 320 000,00	7 710 743 815,67	848 209 500,12	8 559 204 955,79		8 559 204 955,79	1 038 538 143,23
15	SAN 4P Hub	7 994 409 681,32	35 940 000,00	8 030 349 681,32	883 338 464,94	8 913 688 146,26	119 916 145,22	9 033 604 291,48	354 483 190,47
16	AHD + CTA 1P	2 896 608 335,43	16 080 000,00	2 912 688 335,43	320 395 716,90	3 233 084 052,33		3 233 084 052,33	
17	AHD + CTA 2P	5 477 589 421,10	22 700 000,00	5 500 289 421,10	605 031 836,32	6 105 321 257,43		6 105 321 257,43	2 872 237 205,10
17 A	AHD + CTA 2P	6 880 508 910,79	22 700 000,00	6 903 208 910,79	759 352 980,19	7 662 561 890,98		7 662 561 890,98	1 557 240 633,55
18	AHD + CTA 3P	8 130 017 905,69	29 320 000,00	8 159 337 905,69	897 527 169,63	9 056 865 075,32		9 056 865 075,32	1 394 303 184,34
19	AHD + CTA 4P	9 031 187 735,71	35 940 000,00	9 067 127 735,71	997 384 050,93	10 064 511 786,64	135 467 816,04	10 199 979 602,68	1 007 646 711,32
20	VN HUB 1P	2 915 756 233,56	16 080 000,00	2 931 836 233,56	322 501 985,69	3 254 338 219,26		3 254 338 219,26	
21	VN HUB 2P	5 457 231 523,48	22 700 000,00	5 479 931 523,48	602 792 467,58	6 082 723 991,06		6 082 723 991,06	2 828 385 771,81
21 A	VN HUB 2P	7 014 794 403,17	22 700 000,00	7 037 494 403,17	774 124 384,35	7 811 618 787,52		7 811 618 787,52	1 728 894 796,45
22	VN HUB 3P	8 003 264 204,19	29 320 000,00	8 032 584 204,19	883 584 262,46	8 916 168 466,65		8 916 168 466,65	1 104 549 679,14
23	VN HUB 4P	8 640 623 478,96	35 940 000,00	8 676 563 478,96	954 421 982,69	9 630 985 461,65	129 609 352,18	9 760 594 813,83	714 816 994,99
24	Dual VN 1P	2 915 756 233,56	16 080 000,00	2 931 836 233,56	322 501 985,69	3 254 338 219,26		3 254 338 219,26	
25	Dual VN 2P	5 611 874 913,48	22 700 000,00	5 634 574 913,48	619 803 240,48	6 254 378 153,96		6 254 378 153,96	3 000 039 934,71
26	AHD +VN 3P	8 003 264 204,19	29 320 000,00	8 032 584 204,19	883 584 262,46	8 916 168 466,65		8 916 168 466,65	2 661 790 312,69
27	AHD +VN 4P	8 640 623 478,96	35 940 000,00	8 676 563 478,96	954 421 982,69	9 630 985 461,65	129 609 352,18	9 760 594 813,83	714 816 994,99

Independentemente das necessárias negociações entre a concessionária e o concedente, será importante encontrar um mecanismo que permita disponibilizar o capital necessário para que a

primeira pista do futuro aeroporto único possa iniciar-se dentro dos prazos previstos no cronograma anteriormente proposto, tomando como certo que a concessionária disponibilizará o valor que se dispôs a pagar pelo investimento na ampliação do AHD e na construção de uma nova pista na BA6, devendo ainda estar preparada para proceder a um investimento adicional não previsto para perfazer o investimento total necessário para qualquer outra OE que não a OE 1 (AHD+MTJ).

Tabela C.1.: Cronograma de investimento

Opção	Aerop.	Fase	Gatilho	Cap. (Mov.)	1	2	3	4	5	6	7	8	9
AHD+CTA	CTA	1	0%	257910	0	0	408	734	1581	477			
AHD+CTA	CTA	2	85%	137990	0	0	361	649	1398	422			
AHD+CTA	CTA	3	85%	251650	0	0	362	650	1400	422			
AHD+MTJ	MTJ	1	0%	114630	0	0	229	498	634				
AHD+STR	STR	1	0%	257910	0	0	0	0	587	1276	1622		
AHD+STR	STR	2	85%	137990	0	0	350	631	1358	409			
AHD+STR	STR	3	85%	251650	0	0	297	534	1149	346			
AHD+VNO	VNO	1	0%	257910	0	0	0	0	411	739	1591	480	
AHD+VNO	VNO	2	85%	137990	0	0	443	796	1715	517			
AHD+VNO	VNO	3	85%	251650	0	0	259	466	1004	303			
CTA	CTA	1	0%	257910	0	0	408	734	1580	476			
CTA	CTA	2	0%	137990	0	0	0	361	650	1399	422		
CTA	CTA	3	85%	251650	0	0	362	650	1400	422			
MTJ	MTJ	1	0%	257910	0	0	0	0	381	686	1477	445	
MTJ	MTJ	2	0%	137990	0	0	0	0	460	828	1784	538	
STR	STR	1	0%	257910	0	0	0	0	587	1276	1622		
STR	STR	2	0%	137990	0	0	0	0	350	631	1358	409	
STR	STR	3	85%	251650	0	0	297	534	1149	346			
VNO	VNO	1	0%	257910	0	0	0	0	411	739	1591	480	
VNO	VNO	2	0%	137990	0	0	0	0	443	796	1715	517	
VNO	VNO	3	85%	251650	0	0	259	466	1004	303			

Será necessário ajustar este cronograma de investimento à optimização a realizar no cronograma de execução, se essa optimização for considerada possível.

Finda a análise do essencial do PACARL e do FCD1 (Segurança Aeronáutica) **verifica-se que, ao contrário do que acontece em relação aos riscos críticos que avaliamos anteriormente, com os elementos qualitativos disponíveis as diferença entre as duas opções estratégicas consideradas viáveis não sãoé muito significativas, sobretudo se se proceder à optimização do cronograma de execução e à incorporação dos custos com expropriações, incluindo as expropriações devidas ao realojamento de pessoas potencialmente afectadas com níveis de ruído ambiente que superem as recomendações da OMS, embora os riscos de 'birdstrike' mais intensos na OE3 (CTA) tornem, a nosso ver, a OE7 mais atrativa.**

2.2.2. Fator Crítico 2: Acessibilidade e Território

A manutenção do atual modelo de mobilidade, baseado no predomínio do uso do veículo individual, não é compatível com o cumprimento da Lei de Bases do Clima, do Plano Nacional de Energia e Clima ou do acordo de Paris de que o Estado Português é signatário.

Comecemos por avaliar alguns dos indicadores que consideramos mais significativos, começando pela extensão e os custos associados às infraestruturas de acesso necessárias a cada opção.

	AHD+MTJ	AHD+STR	AHD+CTA	AHD+VNO	MTJ	STR	CTA	VNO
Extensão	3,2	2,5	26,8	11,7	3,2	2,5	26,8	11,7
Custo [M€]	32,5	15,5	120,0	49,0	37,0	16,5	140,0	57,0

Tabela 9 - Extensões e custos das ligações rodoviárias.

		AHD+MTJ	AHD+STR	AHD+CTA	AHD+VNO	MTJ	STR	CTA	VNO
CV	Extensão	20,4	4,9	7,0	6,7	20,4	4,9	7,0	6,7
	Custo [M€]	417,0	198,5	282,5	362,0	417,0	198,5	282,5	362,0
AV	Extensão	19,6	-	7,0	5,2	19,6	-	7,0	5,2
	Custo [M€]	408,0	-	282,5	222,0	408,0	-	282,5	222,0
CV+AV	Extensão	21,9	-	7,0	6,7	21,9	-	7,0	6,7
	Custo [M€]	459,5	-	282,5	364,5	459,5	-	282,5	364,5

Tabela 11 - Extensões e custos das ligações ferroviárias (CV; AV; CV+AV).

Temos dúvidas sobre se a ligação ferroviária pela margem esquerda não deva ser atribuída, pelo menos parcialmente às OE3 e OE6, uma vez que ela não serve para reduzir o tempo de viagem entre Lisboa e Porto, antes para criar redundância nessa ligação com tempos de viagem mais longos e a servir a localização aeroportuária designada de CTA.

No caso das soluções advogadas para a OE7, não vemos razão para a extensão das ligações rodoviárias propostas, bastando, a nosso ver, uma ligação única à N4 que circunda o polígono a norte.

Se tomarmos como bons estes considerandos, muito provavelmente teríamos uma avaliação em termos de custo das acessibilidades mais favorável a Santarém e Vendas Novas, o que não é surpreendente dada a sua proximidade a infraestruturas de transporte já existentes, sendo que no caso de Vendas Novas haveria a vantagem adicional de por um custo moderado em termos relativos ser estabelecida uma estação enterrada com serviços ferroviários convencionais e de alta velocidade, elevando a funcionalidade e o nível de integração aero-ferroviária.

Julgamos fundamental assinalar que as variantes e ferroviárias que intersetem áreas de Rede Natura 2000 devem ser corrigidas ou desconsideradas, sendo altamente desaconselhável procurar alterar delimitações atuais das áreas de Rede Natura 2000 dado que é altamente provável que a Comissão Europeia recuse tal proposta, e a elevada morosidade de tal processo.

Passando a analisar os indicadores de viabilidade de instalação serviços públicos de transporte de alta capacidade e frequência que permitirão aumentar a quota modal de transporte público o que é particularmente favorável à economia de recursos e energia e à necessária transformação do modelo de mobilidade de acesso à infraestrutura aeroportuária.

	AHD+MTJ	AHD+STR	AHD+CTA	AHD+VNO	MTJ	STR	CTA	VNO
1-GS []	0,21	0,24	0,24	0,26	0,17	0,25	0,25	0,28

Tabela 10 - Indicador de Viabilidade das ligações rodoviárias

	AHD+MTJ	AHD+STR	AHD+CTA	AHD+VNO	MTJ	STR	CTA	VNO
CV	0,404	0,572	0,484	0,524	0,501	0,825	0,666	0,713
AV	0,659	-	0,867	0,779	0,709	-	0,991	1,000

Tabela 12 - Indicador de Viabilidade de ligações ferroviárias (CV; AV).

Neste caso, embora Santarém, esteja melhor posicionado em relação à possibilidade de estabelecimento de serviços ferroviários convencionais, globalmente a OE7 apresenta melhores condições para o estabelecimento de serviços de transporte público rodoviários e ferroviários dada a sua localização junto a vias descongestionantes.

	AHD+MTJ	AHD+STR	AHD+CTA	AHD+VNO	MTJ	STR	CTA	VNO
Modos [un.]	5	3	4	4	5	3	4	4

Tabela 14 - Nº de modos/ligações disponíveis.

	AHD	MTJ	STR	CTA	VNO
Centro de Lisboa por estrada [km]	7	29	94	51	70
Centro de Lisboa por estrada [min]	12	21	67	37	49
Estação do Oriente por TC [min]	5***	26**	41*	27**	29**

* Ligação ferroviária convencional de alta frequência.

** Ligação direta em alta velocidade via TTT

*** Ligação por Metro

Se considerarmos a multiplicidade de modos de transporte e a proximidade traduzida em tempos de viagem até às áreas centrais da AML, verificamos que a OE5 é claramente a mais desvantajosa, enquanto as duas soluções consideradas viáveis apresentam tempos de viagem de comboio muito semelhantes à solução mais próxima do centro de Lisboa que, a nosso ver, é o indicador mais significativo, não apenas por razões ambientais, mas igualmente por razões de eficiência e eficácia do sistema de transporte terrestre dos passageiros aéreos, até porque não foram considerados os tempos de viagem em veículos rodoviários em condições de congestionamento e considerando ainda o tempo e o custo do estacionamento.

No sentido de aumentar a quota modal do transporte público no acesso à solução aeroportuária menos desfavorável em termos ambientais, e assim reduzir emissões e melhorar a eficiência energética e material, **é extremamente importante implementar em cooperação e no interesse da redução do impacto ambiental das companhias aéreas, sistemas de check-in em pelo menos uma das estações ferroviárias com maiores móveis centralidade em relação à AML.**

OE	AHD + MTJ		AHD + STR		AHD + CTA		AHD + VNO	
	AHD	MTJ	AHD	STR	AHD	CTA	AHD	VNO
ton CO ₂ eq	100 628	100 628	85 236	195 207	85 454	173 872	83 304	189 683
ton CO ₂ eq	201 255		280 443		259 326		272 987	
OE	MTJ		STR		CTA		VNO	
ton CO ₂ eq	230 740		283 777		258 869		282 358	

Tabela 17 - Valores das pegadas carbónicas de cada OE.

A pegada carbónica apurada para as diferentes opções, embora não tenha relação linear com a distância a que cada uma delas se encontra das zonas centrais dadas as diferentes quotas modais, parece não ter em conta a necessidade de cumprir a Lei de Bases do Clima e o acordo de Paris que terão certamente impacto na eletrificação do sistema de transportes. Tal constatação não deixa, no entanto, de nos levar a considerar a necessidade de adotar medidas ativas que aumentem a propensão para a utilização de transportes públicos no acesso ao aeroporto nomeadamente a limitação severa do número de lugares de estacionamento disponíveis.

Escala Nacional	AHD	MTJ	STR	CTA	VNO
inclusão/centralidade	0,89	0,94	1,23	0,98	1,00
Escala Regional	AHD	MTJ	STR	CTA	VNO
inclusão/centralidade	1,35	1,18	0,28	1,15	0,97
Ambas as escalas	AHD	MTJ	STR	CTA	VNO
(Nacional + Regional)/2	1,12	1,06	0,75	1,07	0,99

Tabela 18 - Indicadores de Inclusão/Centralidade, às escalas nacional, regional e combinada.

Os indicadores de centralidade e de disponibilidade de população qualificada e de solos para a implantação de actividades conexas à atividade aeroportuária foram apurados com base na distância-tempo em veículo rodoviário ligeiro, e tendo fundamentalmente em conta a isócrona de 30 m em relação ao aeroporto desprezando as isócronas até pelo menos aos 90 minutos e tendo em conta os diferentes modos de transporte e respetiva distribuição modal associada, que embora tenham menor importância relativa, podem captar de forma mais realista o posicionamento das diferentes opções estratégicas. A ser adoptada a forma de medida dos indicadores em análise, talvez as posições relativas não mudassem mas a distância relativa entre cada um deles encurtar-se-ia certamente.

De qualquer maneira estes indicadores reagem de forma dinâmica à localização da infraestrutura aeroportuária, podendo ser mais facilmente adoptadas medidas de mitigação e compensação em relação aos efeitos e às condicionantes limitantes. Cabe aqui referir a extremamente importância de controlar de forma activa os mecanismos especulativos, usando para isso todos os instrumentos administrativos, fiscais e os instrumentos de planeamento e ordenamento de âmbito nacional que estejam disponíveis ou criando novos se necessário, de modo a facilitar, diminuindo os custos de contexto, a migração e o desenvolvimento das actividades conexas à atividade aeroportuária.

A este propósito constata-se que a pré-existência de um corredor urbano definido e estruturado em torno de um eixo ferroviário fornece o contexto favorável ao desenvolvimento ordenado de um sistema de cidades que se relacionem de forma eficiente e estructurem uma conurbação de actividades económicas e sociais que beneficiam da proximidade ao aeroporto, neste aspecto deve referir-se que tanto Santarém como Vendas Novas se encontram bem posicionados com vantagem para Vendas Novas.

Em conclusão, à excepção de Santarém, as distâncias-tempo, em transporte público ferroviário não apresentam diferenças significativas entre as diferentes opções analisadas. Isto é particularmente relevante por que se trata de um modo, que circulando em canal próprio, não está sujeito a congestionamento e pode, na presença de sistemas de gestão de bagagem ágeis e eficazes, mitigar de forma severa o efeito da distância física.

2.2.3. Fator Crítico 3: Saúde Humana e Viabilidade Ambiental

A nosso ver, a **primeira questão** que se coloca refere-se às **características ambientais das localizações das diferentes localizações e como elas condicionam recursos de elevado valor e as condições operacionais e de segurança da infraestrutura aeroportuária.**

No primeiro documento que apresentámos junto da comissão técnica independente identificámos quatro limiares de exclusão que genericamente foram tidos em conta no estabelecimento dos critérios de viabilidade parcialmente usados para selecionar as opções viáveis:

1. Implantação do aeroporto e/ou de infraestruturas de acesso em violação do Regulamento Geral do Ruído em áreas urbanas consolidadas;
2. Implantação do aeroporto e/ou de infraestruturas de acesso ou de apoio em área de Rede Natura 2000, que decorre de legislação nacional e europeia;
3. Implantação de aeroporto em área que implique o sobrevoo de Zonas de Proteção Especial (Rede Natura 2000) a altitudes inferiores a mil pés;
4. Implantação do aeroporto e/ou de infraestruturas de acesso ou de apoio a cotas inferiores a 10 m em áreas costeiras e estuarinas.

Ao verificar como se comportam as diferentes opções analisadas face aos riscos naturais e tecnológicos identificados, conclui-se que **a localização da península do Montijo e respectivas acessibilidades apresenta níveis próximos do risco máximo para todas as tipologias de risco com exceção dos riscos de exposição a incêndio rural.**⁷

Em contraste, a localização de **Vendas Novas (OE 7) apresenta níveis de risco entre 40 e 10 vezes inferiores relativamente a todas as outras OEs para os 4 indicadores considerados.**⁸ A tabela abaixo apresenta, para cada OE considerada viável em relação aos riscos naturais e tecnológicos relevantes, cálculos sobre como cada uma destas OEs se compara relativamente à OE 7 (Vendas Novas) em termos de múltiplos das diferentes categorias de risco.

	Múltiplo em relação ao nível de risco de Vendas Novas			
	OE 1: Lisboa+Montijo	OE 2: Montijo	OE5: Santarém	OE 3: Alcochete
Ocupação de áreas inundáveis – período de retorno de 100 anos (área em ha) + Área suscetível de afetação pela subida do nível do mar (ha)	23.8 vezes mais que OE 7	22.3 vezes mais que OE 7	18.8 vezes mais que OE 7	6 vezes mais que OE 7
Área suscetível de afetação pela perigosidade sísmica (ha)	100 vezes mais que OE 7	61 vezes mais que OE 7	11 vezes mais que OE 7	20 vezes mais que OE 7
Instalações industriais perigosas dentro de buffer de 1,5km	33.3 vezes mais que OE 7	26.7 vezes mais que OE 7	8.7 vezes mais que OE 7	7.7 vezes mais que OE 7
Áreas suscetíveis de afetação a perigo de incêndio rural (ha)	9.8 vezes mais que OE 7	2.2 vezes mais que OE 7	11.5 vezes mais que OE 7	4.2 vezes mais que OE 7
Múltiplo Médio	41.7	28.0	12.5	9.5

⁷ https://aeroparticipa.pt/relatorios/PT4_relatorio_sintese.pdf, pp 71 de 82.

⁸ Cálculos próprio.

Entendemos também ser importante considerar como se comparam as diferentes opções de localização em relação ao número de pessoas potencialmente expostas a níveis de ruído acima dos legalmente prescritos para zonas sensíveis, usando a informação contida na AAE. Ressalvamos ainda que as fontes de informação consistem de dados de 2022 que, por terem sido recolhidos num ano que ainda teve um número de voos abaixo de 2019 - último ano anterior à pandemia -, não conseguem captar de forma completa o número de pessoas que serão afetadas com a manutenção do AHD, embora seja possível saber isto parcialmente através dos dados do relatório sobre voos noturnos que foi partilhado com a CTI.⁹

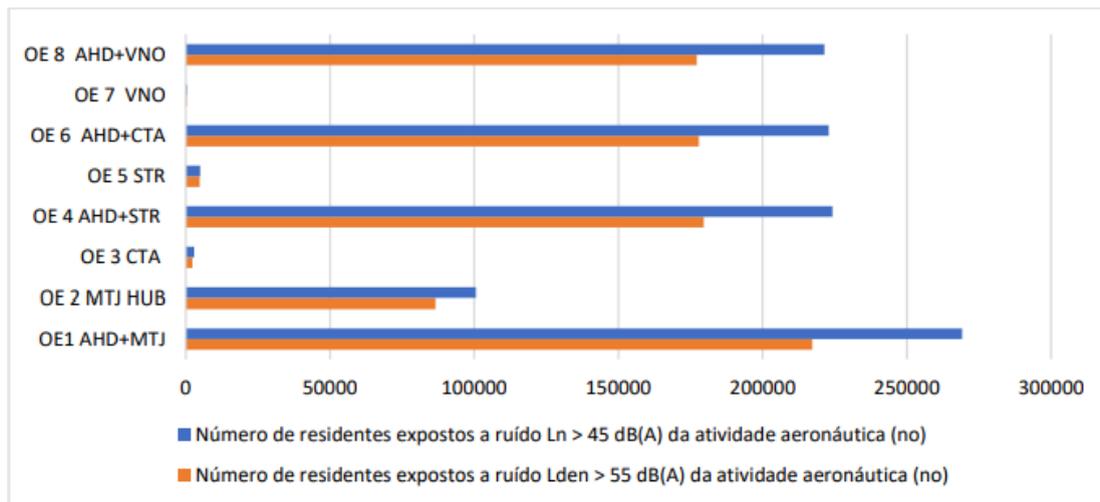


Figura 6.2 População residente exposta ao ruído gerado pela atividade aeronáutica.

Fonte: Censos, 2021 & Elaboração própria – pegada acústica.

Se incluirmos no critério de população exposta, o indicador em falta ‘Número de residentes expostos à poluição do ar gerada (NO_x e PM₁₀) pela atividade aeronáutica (n.º)’ verificamos que tendo em conta os três indicadores analisados, a localização de **Vendas Novas (OE 7) afecta entre 500 e 5 vezes menos pessoas do que todas as outras localizações.**¹⁰

	Múltiplo em relação ao nível de risco de Vendas Novas			
	OE 1: Lisboa+Montijo	OE 2: Montijo	OE 5: Santarém	OE 3: Alcochete
Número de residentes expostos a ruído Lden > 55 dB(A) da atividade aeronáutica (n.º)	757 vezes mais que OE 7	302 vezes mais que OE 7	17 vezes mais que OE 7	8 vezes mais que OE 7
Número de residentes expostos a ruído Ln > 45 dB(A) da atividade aeronáutica (n.º)	740 vezes mais que OE 7	277 vezes mais que OE 7	14 vezes mais que OE 7	8.1 vezes mais que OE 7
Número de residentes expostos à poluição do ar gerada (NO _x e PM ₁₀) pela atividade aeronáutica (n.º)	54 vezes mais que OE 7	17 vezes mais que OE 7	1.5 vezes mais que OE 7	2.5 vezes mais que OE 7
Múltiplo Médio	516.7	198.4	10.7	6.1

Consideramos ainda os indicadores relativos aos riscos relativos à mútua perturbação entre aviões e aves migradoras que, em muitos casos, Portugal está internacionalmente obrigado a proteger, tendo em conta a mancha de probabilidade atribuída a corredores migratórios.¹¹

⁹ https://aeroparticipa.pt/relatorios/PT4_relatorio_sintese.pdf, pp 32 de 82.

¹⁰ Cálculos próprios.

¹¹ https://aeroparticipa.pt/relatorios/PT4_relatorio_sintese.pdf, pp 46 de 82.

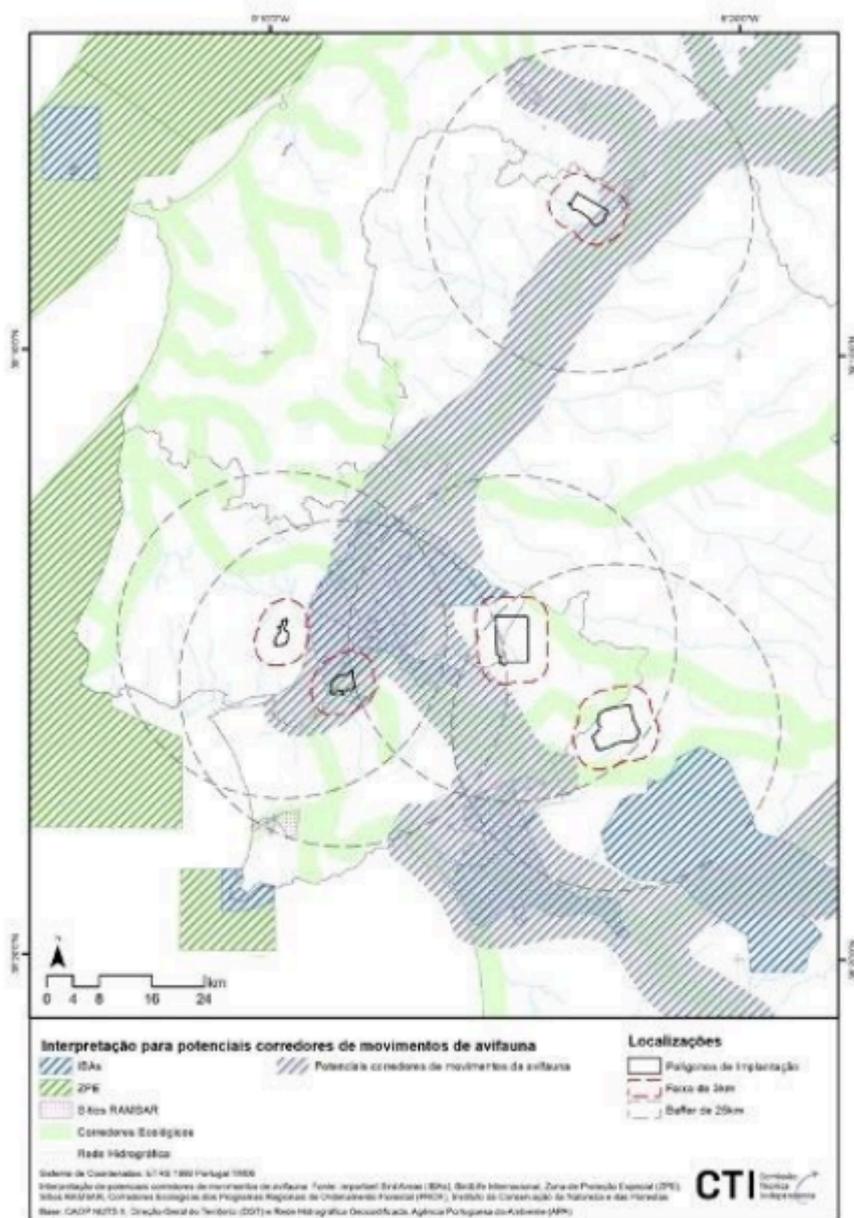


Figura 6.12 - Potenciais corredores de movimentos da avifauna. Fonte: Elaboração própria.

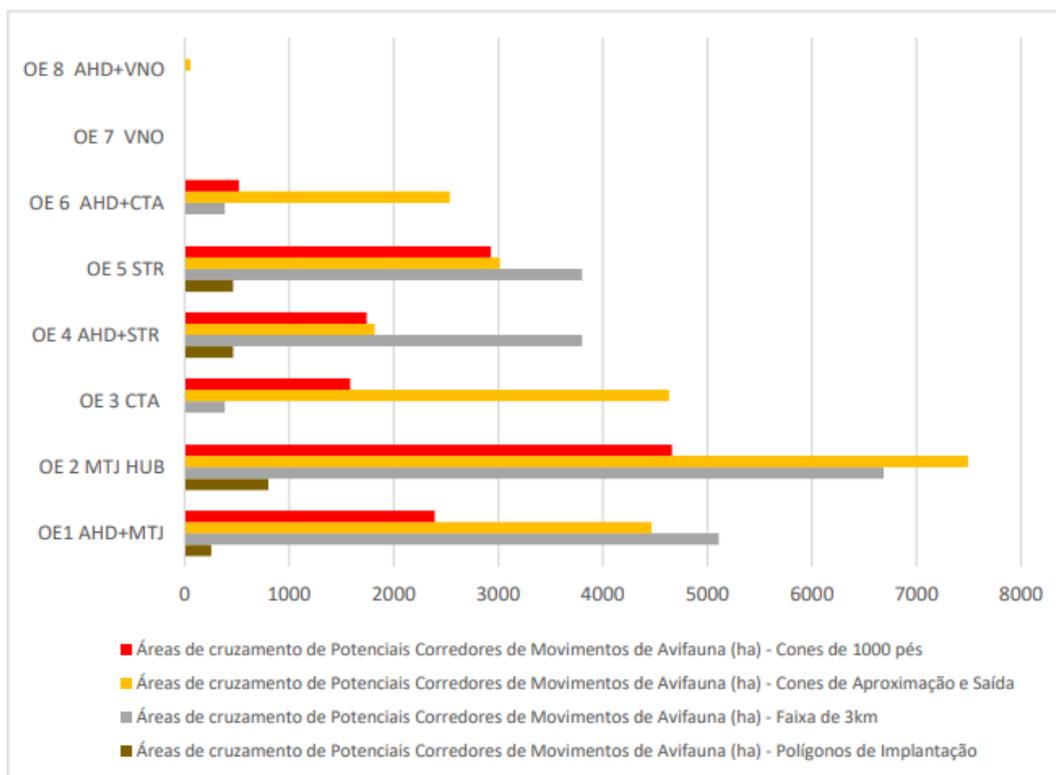


Figura 6.13 - Potencial de afetação de movimentos da avifauna. Fonte: Elaboração própria.

Observando agora os indicadores que se relacionam com os riscos críticos que identificámos, e que representam tanto a implantação direta ou a proximidade a ZPEs como o risco relativo à perturbação mútua entre movimentos aéreos e a avifauna, constatamos que a localização de **Vendas Novas não afecta nenhum hectare de áreas identificadas como tendo maior probabilidade de perturbação de aves migradoras ao contrário de todas as outras localizações.**

Critérios	Indicadores	OE1	OE 2	OE 3	OE 4	OE 5	OE 6	OE 7	OE 8
		AHD+MTJ	MTJ HUB	CTA	AHD+STR	STR	AHD+CTA	VNO	AHD+VNO
	Áreas de Zonas de Proteção de Aves (ZPE) afetadas (ha) - Polígonos de Implantação	0	2	0	0	0	0	0	0
	Áreas de Zonas de Proteção de Aves (ZPE) afetadas (ha) - Cones de 1000 pés	1776	3090	190	0	0	0	0	0
	Áreas de Zonas de Proteção de Aves (ZPE) afetadas (ha) - Faixa de 3km	1911	2858	245	173	172	246	0	1
	Áreas de Zonas de Proteção de Aves (ZPE) afetadas (ha) - Cones de Aproximação e Saída	3794	5923	190	0	0	0	0	0
	Áreas de cruzamento de Potenciais Corredores de Movimentos de Avifauna (ha) - Polígonos de Implantação	255	801	0	465	465	0	0	0
	Áreas de cruzamento de Potenciais Corredores de Movimentos de Avifauna (ha) - Faixa de 3km	5108	6686	383	3802	3802	383	0	0
	Áreas de cruzamento de Potenciais Corredores de Movimentos de Avifauna (ha) - Cones de Aproximação e Saída	4465	7494	4635	1819	3015	2536	0	56
	Áreas de cruzamento de Potenciais Corredores de Movimentos de Avifauna (ha) - Cones de 1000 pés	2391	4662	1585	1740	2930	520	0	0

Se tivermos em conta todos os indicadores de **perturbação de áreas de Rede Natura 2000 ou de potenciais corredores de aves migradoras, a localização de Vendas Novas afeta entre 3 a 27 vezes menos área do que todas as outras localizações.**

	Múltiplo em relação ao nível de risco de Vendas Novas			
	OE 1: Lisboa+Montijo	OE 2: Montijo	OE 5: Santarém	OE 3: Alcochete
Indicador global de perturbação de áreas de Rede Natura 2000 e de potenciais corredores de aves migradoras	16.7 vezes mais que OE 7	27.2 vezes mais que OE 7	5.1 vezes mais que OE 7	3.4 vezes mais que OE 7

Para construir este indicador global, acrescentámos aos indicadores anteriormente apresentados os que representam o nível de perturbação de áreas de Rede Natura 2000.

Critérios	Indicadores	OE1	OE 2	OE 3	OE 4	OE 5	OE 6	OE 7	OE 8
		AHD+MTJ	MTJ HUB	CTA	AHD+STR	STR	AHD+CTA	VNO	AHD+VNO
	Áreas integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas afetadas (ha) - Polígonos de Implantação	0	46	0	0	0	0	0	0
	Áreas integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas afetadas (ha) - Faixa de 3km	3815	5389	455	1381	1380	456	0	1
	Áreas integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas afetadas (ha) - Cones de Aproximação e Saída	12814	20908	377	730	1176	10	2257	2114
	Áreas integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas afetadas (ha) - Cones 1000 pés	4730	9106	377	407	849	0	209	209

De notar que o indicador 'Áreas integradas no Sistema Nacional de Áreas Classificadas afetadas (ha) - Cones de Aproximação e Saída', tem uma designação que pode induzir em erro, uma

vez que se refere à área de Rede Natura interceptada por um círculo de 25 km de diâmetro em torno do ponto central do polígono de implantação de cada uma das localizações, contendo vastas áreas que não serão sobrevoadas a baixa altitude, ou não serão sobrevoadas ou perturbadas de todo. Ou seja, deveriam ter sido considerados os cones propriamente ditos de cada OE, e não um critério genérico que pode enviesar a análise das diferentes OEs.

Em resumo, em relação aos riscos críticos que identificámos no início da Avaliação Ambiental Estratégica, a localização de Vendas Novas apresenta uma exposição pelo menos **6 vezes menor** em relação a todas as outras localizações.

No entanto consideramos **necessário realizar uma análise qualitativa quanto ao impacto nas áreas de Rede Natura 2000 e sobre os corredores de aves migradoras afetados**, sendo que a síntese de indicadores que apresentamos em seguida dá-nos uma imagem da muito menor exposição da localização de Vendas Novas aos riscos críticos referidos.

	Múltiplo em relação ao nível de risco de Vendas Novas			
	OE 1: Lisboa+Montijo	OE 2: Montijo	OE 5: Santarém	OE 3: Alcochete
Indicador global de perturbação de áreas de rede natura e de potenciais corredores de aves migradoras	16.7 vezes mais que OE 7	27.2 vezes mais que OE 7	5.1 vezes mais que OE 7	3.4 vezes mais que OE 7
População Afetada	516.7 vezes mais que OE 7	198.4 vezes mais que OE 7	10.7 vezes mais que OE 7	6.1 vezes mais que OE 7
Riscos Naturais e Tecnológicos	41.7 vezes mais que OE 7	28.0 vezes mais que OE 7	12.5 vezes mais que OE 7	9.5 vezes mais que OE 7
Múltiplo Médio	191.7	84.5	9.4	6.3

Pensamos que a opção VNO é ainda menos problemática em termos de biodiversidade relativamente às outras opções, e que isso seria mais visível se a análise for realizada com mais precisão e cuidado.

Consideramos que existem algumas insuficiências na análise relativa aos fatores relacionados com a biodiversidade, que são mais evidentes nos níveis de análise “Cones de aproximação e saída” e “Cones onde as altitudes atingidas pelas aeronaves são inferiores a mil pés”. No que diz respeito ao descritor “**Áreas Classificadas**”, não foi tido em conta o tipo de áreas classificadas, nem os principais valores naturais que encerram. Esta informação podia e devia ter sido considerada, porque é uma informação atual, disponível e relevante para a comparação entre opções estratégicas. Por exemplo, considerando que o grupo das aves é muito mais sensível à existência de um aeroporto do que outros grupos faunísticos e do que a flora. Por isso, as áreas classificadas onde as populações de aves são mais reduzidas serão menos sensíveis a este tipo de infraestrutura fora do perímetro de 3km. Se esta questão tivesse sido considerada áreas classificadas como a ZEC de Cabrela e o Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros teriam uma importância menor do que as outras áreas classificadas que são zonas húmidas. Esta análise mais fina colocaria as OE com STR e VNO numa posição mais favorável do que as opções com CTA, uma vez que o grau de sobreposição com zonas húmidas e Zonas de Proteção Especial para a Avifauna é muito superior no raio de 25km em redor do CTA do que nas outras duas localizações.

Relativamente ao descritor “**Avifauna e respetivos corredores de movimentos da avifauna**” a abordagem poderia ter sido feita de forma mais precisa e mais cautelosa. Tal como referido anteriormente, também as IBA (Important Bird Areas) contêm diferentes grupos de espécies de aves, com requisitos ecológicos diferentes e vulnerabilidade diferente há implantação de um aeroporto. Não podem ter todas igual peso. Sendo a IBA de Cabrela uma área que alberga principalmente espécies florestais e agrícolas, não tem a sensibilidade associada às grandes

concentrações de aves e aos movimentos associados às zonas húmidas como as IBA do Estuário do Tejo, Estuário do Sado e em menor escala do Boquilobo. Atribuindo a mesma sensibilidade a todas as IBA, independentemente dos grupos de espécies que albergam, acaba por favorecer desproporcionalmente as opções CTA e STR, comparativamente à opção VNO. Na análise dos corredores de movimentos de avifauna, a CTI deveria na nossa opinião ter sido mais precaucionária relativamente à definição do corredor de ligação entre as grandes zonas húmidas, que são o estuário do Tejo e do Sado. A ligação entre estas duas zonas húmidas é certamente muito grande, envolvendo grande número de espécies, algumas delas muito abundantes, em movimentos de vários tipos (circadianos, sazonais ou outros). A existência de vários vales fluviais de grandes dimensões que desaguam na margem esquerda do Tejo (como o vale do Sorraia e a várzea de Samora) aumentam a largura potencial deste corredor para oriente, para cima do espaço ocupado pela opção CTA. À medida que vão surgindo novos dados científicos de movimentos de aves entre os estuários do Tejo e Sado, torna-se mais evidente que este corredor é mais amplo do que o definido nesta AAE. Ao proceder deste modo, a CTI favorece incorrectamente a opção CTA relativamente às outras, principalmente em comparação com STR. É preciso não esquecer que caso o CTA não fosse uma área militar, muito provavelmente estaria incluído na ZPE do Estuário do Tejo, e então seria muito mais evidente a importância do espaço ocupado pela opção CTA para as aves e movimentos das aves.

Também relativamente ao descritor “**Florestas e SAF de sobreiro**” parece haver uma subvalorização dos impactes negativos das opções com CTA, relativamente às opções com VNO e STR. É preciso não esquecer que as florestas de sobreiro não são todas iguais. Variam na densidade de árvores, na idade das mesmas, estado fitossanitário e sobretudo na gestão humana de que são alvo. Para uma análise precisa, não é conveniente misturar Florestas com “Superfícies agro-florestais de sobreiro”. As primeiras têm normalmente mais idade, maior complexidade ecológica, mais biodiversidade e mais carbono armazenado nas árvores e no solo, enquanto as segundas fazem parte de um sistema agrícola, portanto ecologicamente mais simples, com menos árvores, menos biodiversidade e menos carbono sequestrado nas árvores e no solo. Salientamos que grande parte das florestas de sobreiro nas imediações do CTA são florestas certificadas, sem uso agrícola, e com grandes valores naturais, incluindo a nidificação de predadores de topo, como a águia-perdigueira (*Aquila fasciata*), a águia-cobreira (*Circaetus gallicus*) e o açor (*Accipiter gentilis*). Ao analisar conjuntamente florestas e superfícies agro-florestais de sobreiro, esta AAE acaba por amenizar o impacto da opção CTA sobre este descritor em comparação com VNO e STR.

Pelo exposto, poderemos concluir que uma análise mais cuidadosa nos descritores relacionados com a biodiversidade permitiriam verificar que a opção CTA não é tão benévola como sugere a análise apresentada. Certamente a opção CTA é muito mais problemática em termos de proteção da biodiversidade e dos serviços dos ecossistemas do que VNO, e talvez até do que STR. Ou seja, do ponto de vista dos descritores “Áreas naturais” e “Montados” a opção CTA é colocada erradamente ao mesmo nível da opção VNO. O impacto da opção CTA sobre as áreas naturais é muito maior do que na opção VNO, e o impacto de VNO sobre florestas e montados de sobreiro é muito menor do que na opção CTA.

Outros aspetos ambientais a evitar mas considerados geríveis, mitigáveis e compensáveis

Aquele que consideramos mais relevante e que implica intensos esforços de gestão ambiental será o impacto nos recursos hídricos, nomeadamente sobre as áreas estratégicas de protecção do maior aquífero do país e que claramente desaconselham as opções que envolvam o CT da FAP. Das opções ambientalmente viáveis volta a ser Vendas Novas a preferível.

Quadro 27 - Áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (AEPRA) intersectados pelas áreas de implantação das OE (polígonos de implantação e faixas de 3 km).

Fonte: SNIAmb, 2023; LNEG, 2023; CCDR-LVT, 2023; CCDR-Alentejo, 2023.

Área implantação	AEPRA (km ²) Polígono de implantação	AEPRA (km ²) Faixa de 3 km
AHD	0,0	0,0
MTJ Complementar	2,3	11,9
MTJ Hub	7,3	17,2
CTA	33,4	128,5
STR	8,6	55,7
VNO	3,2	38,4

Se tomarmos em linha de conta os recursos agroflorestais todas as opções a desenvolver em áreas menos artificializadas apresentam impactos , sobretudo quando falamos de solos de baixa viabilidade agrícola onde actualmente existem povoamentos florestais que podem ser transferidos para áreas atualmente ocupadas por espécies exóticas sujeitas a elevado risco de incêndio rural. É curiosamente neste quesito, que a única opção considerada justificadamente inviável em termos ambientais, apresenta melhor registo do que as restantes. Cabe aqui no entanto assinalar que deve evitar-se ao máximo o abatimento de espécies de árvores autóctones que não seja estritamente necessário para a execução da obra tendo obrigatoriamente que ser compensado através da plantação e gestão até à idade adulta de um número de espécimes pelo menos uma vez e meia aqueles que tiverem inevitavelmente que ser abatidos.

Quadro 20 - Áreas de Florestas e SAF de sobreiro afetados nos polígonos de implantação das OE (em hectares)

Opções Estratégicas	Florestas e SAF de sobreiro (Polígono de Implantação)
OE 1 – AHD + MTJ	0
OE 2 – MTJ Hub	0
OE 3 – CTA	766
OE 4 – AHD + STR	210
OE 5 – STR	210
OE 6 – AHD + CTA	766
OE 7 – VNO	787
OE 8 – AHD + VNO	787

Quadro 23 - Variação da área agrícola e da área de território artificializados (em Km2) nos municípios afetos a cada opção estratégica da expansão aeroportuária de Lisboa entre 2010 e 2018.

Opções Estratégicas (OE)	Municípios afetos	2018		2015		2010	
		Área agrícola	Territórios artificializados	Área agrícola	Territórios artificializados	Área agrícola	Territórios artificializados
AHD	Lisboa, Loures	44,37	115,65	44,37	115,08	43,97	113,74
OE1 AHD+MTJ	Lisboa, Loures, Montijo e Alcochete	170,13	150,35	166,84	149,38	162,04	146,32
OE2 MTJ+AHD	Montijo e Alcochete	125,76	34,70	122,47	34,30	118,07	32,58
OE3 CTA	Montijo e Benavente	253,12	51,44	250,05	51,07	245,35	49,52
OE4 AHD+STR	Lisboa, Loures, Santarém e Golegã	407,76	161,36	407,52	160,49	406,29	158,54
OE5 STR	Santarém e Golegã	363,39	45,71	363,15	45,41	362,32	44,80
OE6 AHD+CTA	Lisboa, Loures, Montijo e Benavente	297,49	167,09	294,42	166,15	289,32	163,26
OE7 VNO	Vendas Novas	36,54	8,57	35,66	8,59	34,76	8,63
OE8 AHD+VNO	Lisboa, Loures e Vendas Novas	80,91	124,22	80,03	123,67	78,73	122,37

Fonte: INE, Estatísticas de Uso e Ocupação do Solo - Superfície (km²) das unidades territoriais por Localização geográfica (NUTS - 2013) e Classes de uso e ocupação do solo; Não periódica.

Tendo em conta o conjunto dos indicadores relativos à saúde humana e viabilidade ambiental a localização de Vendas Novas apresenta muito maiores vantagens em relação à segunda melhor colocada tanto em termos quantitativos como em termos qualitativos, o que não é compensada pelo posicionamento menos meritório nos outros Factores Críticos de Decisão dadas as distâncias relativas.

Como foi sublinhado antes, esta vantagem é sempre pelo menos 6 vezes maior em relação à segunda localização melhor posicionada quando falamos dos riscos críticos por nós identificados desde o início deste processo.

Em relação às outras duas opções consideradas viáveis ambientalmente, e de notar a desvantagem qualitativamente significativa do CTA relativamente às aves migradoras e à proximidade a áreas naturais relevantes, e quantitativamente muito relevante em relação ao nível de afetação potencial dos recursos hídricos, embora a população humana afetada seja significativamente superior em Santarém.

Quadro 32 – Síntese da análise comparativa das Opções Estratégicas no âmbito do FCD3 ‘Saúde Humana e Viabilidade Ambiental’.

Critérios	Indicadores	OE1 AHD+MTJ	OE2 MTJHUB	OE3 CTA	OE4 AHD+STR	OE5 STR	OE6 AHD+CTA	OE7 VNO	OE8 AHD+VNO
Saúde humana	Ruído	△	△	▲▲	△	▲	△	▲▲	△
	Qualidade do ar	△	△	▲▲	△	▲	△	▲▲	△
Biodiversidade	Áreas naturais	△	△	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲	▲▲
	Montado	▲▲	▲▲	△	▲	▲	▲	△	▲
	Avifauna	△	△	▲	▲	▲	▲	▲▲	▲▲
Recursos naturais	Solo agrícola	▲▲	▲▲	▲	△	△	▲	▲▲	▲▲
	Água superficial	▲	▲	△	▲	▲	△	△	△
	Água subterrânea	▲▲	▲▲	△	▲	▲	△	▲▲	▲▲
Riscos naturais e tecnológicos	Inundações e subida do nível do mar	△	△	▲▲	△	△	▲	▲▲	▲
	Sismos	△	△	▲▲	▲	▲▲	▲	▲▲	▲
	Acidentes industriais graves	△	△	▲▲	△	△	▲	▲▲	▲
	Incêndios	▲	▲▲	▲▲	△	△	▲	▲▲	▲

Legenda: Mais favorável ▲▲ Favorável ▲ Menos favorável △

NOTA: Os indicadores avaliados nos FCD 4 e 5, apenas apresentam diferenças com algum significado devido ao custo, tempo de execução e distância em modo rodoviário às áreas centrais da região de Lisboa, embora essas diferenças nunca atinjam a ordem de grandeza observada quando analisamos os impactos sobre a saúde humana e a viabilidade ambiental de cada uma das soluções particularmente quantos aos aspectos críticos atrás assinalados.

As diferentes respostas das soluções analisadas quanto a estes aspectos ou não têm demasiada relevância ou são claramente mitigáveis a prazo como procuraremos mostrar nas próximas subseções.

2.2.4. Fator Crítico 4: Conectividade e Desenvolvimento Económico

No sumário do relatório ambiental afirma-se que “Maior proximidade a Lisboa gera maiores impactos macroeconómicos”. Se lermos a análise estatística que fundamenta esta afirmação em <https://aeroparticipa.pt/relatorios/PT5-Anexo2.pdf>, pp 8-10, não encontramos evidências suficientes de que o AHD gera por si só uma elevada densidade económica já que se encontra no centro da AML, ou seja numa área que teria, de qualquer maneira, um elevado número de empresas por km², como acontece na maioria das grandes cidades europeias. Se for assim, parece-nos mais relevante a existência de um plano de transição ordenada do actual para o futuro aeroporto, que envolva a chamada cidade aeroportuária bem como o seu cronograma de execução, do que a relação

estatística entre indicadores económicos e sociais e a isócrona de 30min de carro em volta do polígono do actual aeroporto. Apresentamos, como referência, o caso de Milão¹² em que aparentemente se verifica que o aeroporto mais distante (+ de 50min de carro) mas com maior dimensão e capacidade de servir como hub internacional apresenta uma pegada económica e social cinco vezes superior ao aeroporto que se encontra muito mais próximo (+- 10min de carro), o que serve para dizer que as actividades económicas e sociais mais dependentes da actividade aeroportuária deslocar-se-ão previsivelmente para áreas urbanas, desejavelmente organizadas em torno de corredores ferroviários pré-existent, que possam ser redimensionadas com custos controlados - o que reforça a importância de políticas que limitem a especulação fundiária.

O que dissemos anteriormente não invalida que não se deva avaliar o entorno económico e social na óptica da distância-tempo, mas ela deve, em nossa opinião, ser vista numa perspectiva mais gradualista, ter em conta os diferentes modos de transporte e as previsíveis distribuições modais, o congestionamento e o tempo de estacionamento e ser balanceada pela desejável mudança estrutural nos modelos de mobilidade que, no futuro, devem depender menos do veículo individual.

Quadro 35 - Análise comparativa dos indicadores relativos aos critérios de avaliação

Critério de Avaliação	Indicadores	OE1 AHD+MTJ	OE2 MTJ+AHD	OE3 CTA	OE4 AHD+STR	OE5 STR	OE6 AHD+CTA	OE7 VNO	OE8 AHD+VNO
Competitividade e Desenvolvimento do hub	Número de ligações diretas e em trânsito	▲	▲	▲▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲▲	▲▲▲
	Nível de taxas aeroportuárias relativamente à concorrência	▲▲▲▲▲	▲	▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
Impactos Macroeconómicos	Emprego qualificado	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
	VAB	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
	Produtividade	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
	Exportações	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
	Diversificação de mercados	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
	Diversificação de produtos exportados	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
	Diversificação das origens do turismo	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲
Receita média por passageiro /turista	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲▲▲▲	
Capacidade de expansão aeroportuária	Número de movimentos/passageiros em cada fase	▲▲	▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲
	Procura vs. capacidade	▲	▲▲	▲▲▲	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲
	Área disponível de expansão	▲	▲	▲▲▲▲	▲▲	▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲

Quadro 35 - Análise comparativa dos indicadores relativos aos critérios de avaliação (cont)

Critério de Avaliação	Indicadores	OE2. MTJ+AHD	OE3. CTA	OE4. AHD+STR	OE5. STR	OE6. AHD+CTA	OE7. VNO	OE8. AHD+VNO
Resultado da ACB	Valor Atual Líquido – Cenário Base	▲	▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲▲	▲▲▲	▲	▲▲▲
	Valor Atual Líquido – Cenário de Expansão	▲	▲▲▲▲▲	▲	▲	▲▲▲▲	▲▲	▲▲▲▲

Legenda: De Muito favorável ▲▲▲▲▲ para Pouco favorável ▲

Como assinalámos atrás, a optimização dos cronogramas de execução das OEs que incluem VNO e STR (se for considerada viável do ponto de vista aeronáutico), pode modificar de forma sensível estas conclusões, pelo que seria útil visitar estes indicadores caso se concluísse pela possibilidade de reduzir a diferença relativa entre os tempos de execução das diferentes opções.

¹² <https://seamilano.eu/en/extra-financial-information/performance/socio-economic-footprint>

Em relação à análise custo-benefício sugerimos que os custos e os benefícios comecem a ser contabilizados a partir do momento em que, previsivelmente, a solução mais rápida entre em operação. Sugerimos também que possam ser considerada para efeitos analíticos a necessidade de cumprimento das Leis do Clima nacional e europeia (e seus objetivos de redução de emissões de gases de efeito de estufa), o congestionamento e o tempo de estacionamento, os benefícios em termos de mobilidade urbana a nível metropolitano da recuperação de áreas centrais da AML com boas infraestruturas de transportes públicos para funções habitacionais, além dos benefícios de descongestionamento parcial das áreas envolventes ao AHD.

2.2.5. Fator Crítico 5: Investimento público e modelo de financiamento

A diferença de custo entre a OE1 e todas as outras opções inicialmente duais é um constrangimento contratual e financeiro bastante significativo à adoção da solução menos danosa em termos ambientais.

Para mitigar este efeito e facilitar a adoção da solução menos danosa para o ambiente e para a saúde humana, sugerimos a aplicação do princípio do poluidor-pagador, através da alteração do Regulamento Geral do Ruído (RGR) de forma a imputar aos gestores de grandes infraestruturas os custos dos impactos negativos causados pelo ruído excessivo. Estes custos poderão ser repercutidos sob certas condições e limites. Consideramos a aplicação do princípio do poluidor-pagador fundamental para que os custos do ruído, que hoje são pagos de forma difusa por todas as pessoas e actividades afectadas, o que além de injusto é economicamente ineficiente e fornece sinais errados à sociedade, sejam suportados por quem os gera e tem a responsabilidade de minimizar o ruído. Sugerimos que seja feita a modelação das taxas de ruído, de forma a que dêem o incentivo certo aos gestores de grandes infraestruturas.

De acordo com o grupo de trabalho que estudou o impacto dos voos noturnos no AHD, a pedido do Ministério das Infraestruturas e do Parlamento, os custos do ruído, gerado apenas pelos voos noturnos na saúde pública, cifravam-se em 2019 em cerca de 206 Milhões de Euros, o que sugere que a aplicação de taxas de ruído correspondentes aos custos apurados daria importante contributo para financiar a forma mais eficiente de mitigar o impacto do ruído aeronáutico na AML que é a transferência tão rápida quanto possível do AHD para o local menos desfavorável em termos de população potencialmente afetada.

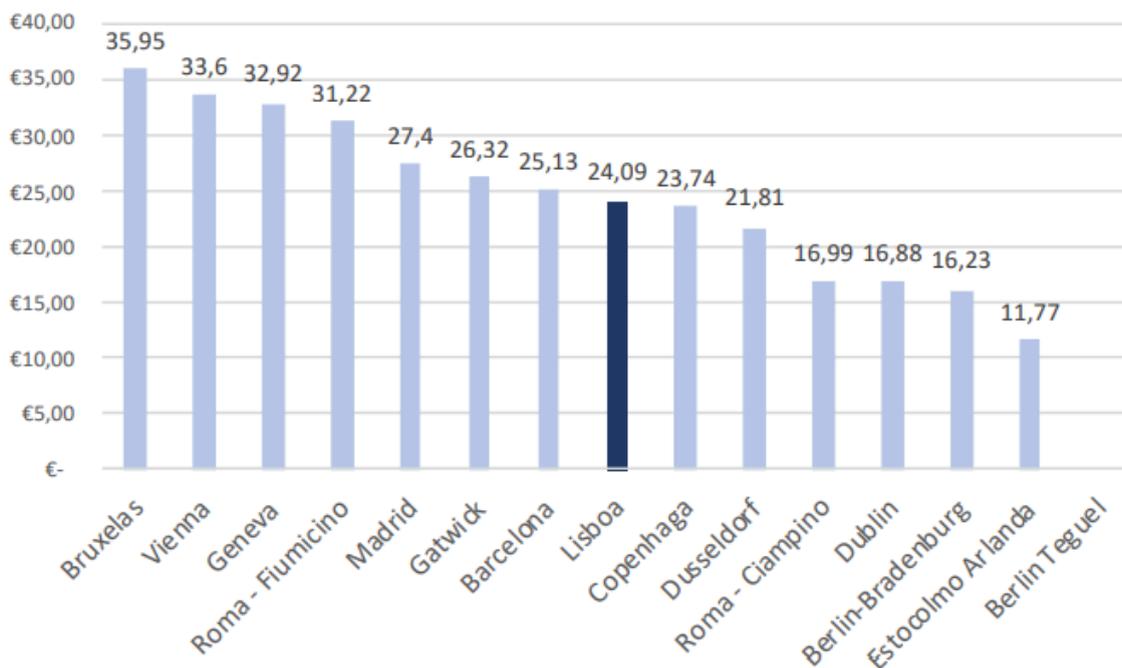


Figura 4 – Valor da taxa unitária por PAX (Euros; 2022; Ordenado)

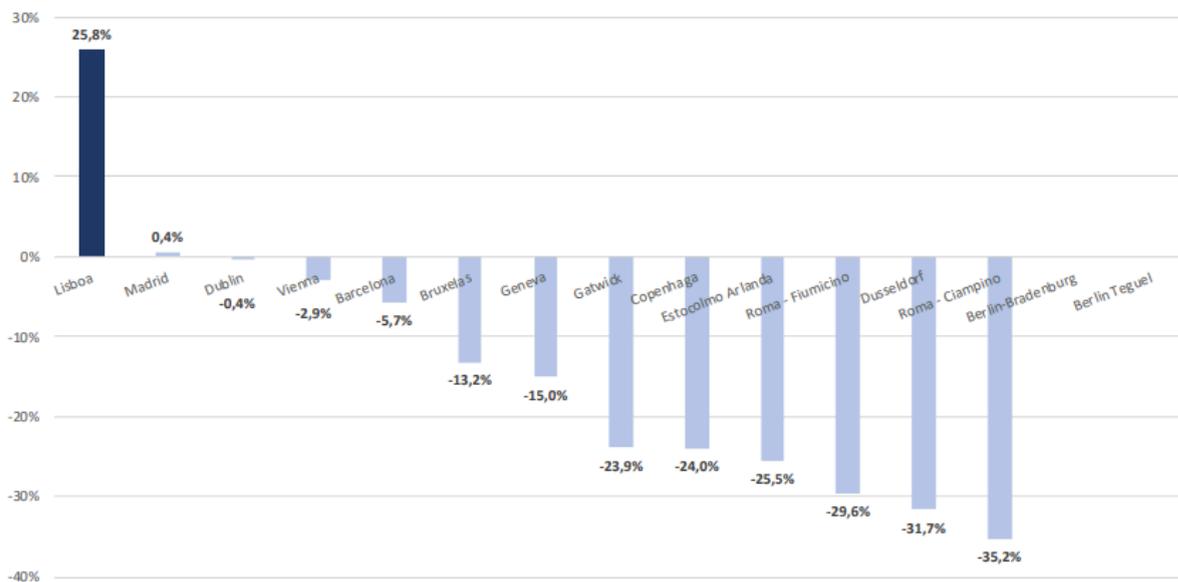


Figura 7 – Variação dos PAX totais (2016-2022)

Uma leitura das figuras 4 e 7 presentes em anexo do PT5, sugere a fraca ou inexistente correlação entre o nível de taxas aeroportuárias e a evolução do número de utilizadores dos diferentes aeroportos que constituem o benchmark tido em conta no âmbito do contrato de concessão. Aparentemente outros custos e benefícios, para além daqueles que os passageiros têm

que suportar com as taxas aeroportuárias têm maior poder explicativo quanto à evolução do número de passageiros dos diferentes aeroportos.

No caso do Aeroporto de Lisboa as recentes subidas de taxas, a introdução da taxa de carbono e a introdução de taxas turísticas em diferentes cidades portuguesas parecem não ter conseguido moderar a evolução do número de passageiros que utilizam os aeroportos portugueses, pelo que será importante, para verificar os efeitos de uma taxa de ruído da ordem dos 8 Euros por passageiro com destino final em Lisboa - de modo a refletir os custos até agora apurados do ruído do tráfego da Portela - tem na evolução do número de passageiros em Lisboa e nos outros aeroportos.

Se a CTI considerar útil esta análise, seria evidentemente relevante incorporá-la nos diferentes modelos utilizados para perceber os efeitos nas posições relativas das diferentes OE's face aos diferentes FCD.

PTS - Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício | Comissão Técnica Independente | Relatório Preliminar

Crítério de Avaliação	Indicador	OE 1. AHD+MTJ	OE 2. MTJ+AHD	OE 3. CTA	OE 4. AHD+STR	OE 5. STR	OE 6. AHD+CTA	OE 7. VNO	OE 8. AHD+VNO
Valor para o promotor	Valor atual líquido (M€)	8.406	5.664	5.525	6.480	5.708	6.511	5.561	6.428
	Valor das opções de expansão	100% saturação: Nulo	100% saturação: Nulo	85% saturação: Menor	59% saturação: Alto	83% saturação: Menor	60% saturação: Alto	84% saturação: Menor	59% saturação: Alto
	Valor da atividade regulada (M€)	9.879	11.055	12.514	11.930	12.397	12.045	12.435	11.937
	Valor da atividade não-regulada (M€)	2.333	2.677	2.901	2.684	2.857	2.724	2.834	2.661
	RRMM	+ baixas	médias	médias	+ altas	médias	+ altas	médias	+ altas
Necessidades de financiamento	Necessidades de financiamento público	Nulas	Nulas	Nulas	Nulas	Nulas	Nulas	Nulas	Nulas
	Necessidade de financiamento privado (M€)	2.052 (2028)	6.280 (2031)	5.674 (2030)	2.717 (2030)	5.789 (2031)	2.582 (2029)	6.115 (2032)	2.005 (2031)
Rapidez de execução	Tempo de execução (anos)	6	9	7	8	8	7	9	9
	Custo para o promotor dos limites de capacidade (M€)	2.742	636	718	425	829	313	1.179	579
	Custo para a economia dos limites de capacidade	1546 MPAX	1222 MPAX	24 MPAX	30 MPAX	30 MPAX	24 MPAX	37 MPAX	37 MPAX
Resiliência financeira e económica	Taxas de juro	4.445 (-47%)	1.950 (-66%)	1.252 (-77%)	2.736 (-58%)	1.555 (-73%)	2.675 (-59%)	1.484 (-73%)	2.786 (-57%)
	Custos Capex	6.883 (-18%)	2.437 (-57%)	1.569 (-72%)	3.226 (-50%)	1.890 (-67%)	3.207 (-51%)	1.677 (-70%)	3.160 (-51%)
	Custos Opex	7.614 (-9%)	4.846 (-14%)	4.543 (-18%)	5.557 (-14%)	4.755 (-17%)	5.559 (-15%)	4.622 (-17%)	5.523 (-14%)
	Receita regulada (M€)	3.696 (-56%)	714 (-87%)	-115 (-102%)	1.115 (-83%)	151 (-97%)	1.067 (-84%)	20 (-100%)	1.100 (-83%)
	Receita não regulada	8.143 (-3%)	4.811 (-15%)	4.476 (-19%)	5.729 (-12%)	4.701 (-18%)	5.725 (-12%)	4.575 (-18%)	5.685 (-12%)

Tabela 27 – Avaliação financeira das opções estratégicas

4. Conclusões

As ONGAs consideram que está inequivocamente demonstrada a necessidade da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) em relação à solução aeroportuária para a região de Lisboa. Foi desenvolvido pela CTI um processo participativo que permitiu a transparência dos trabalhos e do

processo de decisão, uma melhoria muito importante face à situação anterior, que deve ser reconhecida e elogiada, servindo de referência para processos de tomada de decisão de elevada complexidade em que é legalmente obrigatório o recurso à AAE.

Em matéria de procura aeroportuária, as ONGA entendem que, devido a um vasto conjunto de circunstâncias, designadamente os compromissos em matéria climática, devemos usar como referência o cenário mais moderado.

De entre as diversas Opções Estratégicas para o novo aeroporto de Lisboa, as ONGA consideram que:

1. Todas as opções que incluem Montijo são inviáveis, e nesta matéria, as ONGA concordam plenamente com a CTI;
2. Na generalidade dos descritores ambientais e de saúde pública, Vendas Novas salienta-se como mais favorável, com excepção da dimensão florestal e dos recursos hídricos superficiais;
3. Em matéria de impacte ecológico, designadamente em relação à avifauna, bem como de afectação de áreas florestais e riscos para o aquífero do baixo Tejo e Sado, Alcochete destaca-se como a mais desfavorável das três ambientalmente viáveis (VNO, CTA, STR) — algo que não é claramente evidenciado no resumo não técnico e na informação agregada apresentada pela CTI, embora esteja presente na documentação técnica;
4. Em matéria de acessibilidades, consideramos que o descritor mais importante é a acessibilidade em transporte público, em especial a ferrovia convencional, com indicadores como tempo de viagem, frequência e fiabilidade para os principais destinos terrestres — algo que consta na documentação técnica mas não tem expressão na informação agregada apresentada pela CTI. Além disso, os custos de novas acessibilidades relacionadas directamente com o aeroporto devem ser imputados a cada uma das opções, o que torna as opções que incluem o CTA numa solução significativamente mais desfavorável do que Vendas Novas e especialmente Santarém;
5. Em matéria de cidade aeroportuária, os investimentos necessários foram pouco explorados em qualquer das localizações. Em especial, deve ser assinalado o facto de não terem sido plenamente considerados os impactos ambientais da ocupação da área pertencente ao CTA para efeitos de desenvolvimento das actividades conexas à actividade aérea, que neste aspecto parece ser, das três, a localização mais desfavorável.

Independentemente da solução a adoptar em relação ao novo aeroporto, devemos dar prioridade imediata à mitigação dos impactes da Portela, nomeadamente nas seguintes vertentes:

1. Qualquer modificação significativa das operações no AHD/Portela deve ser sujeita a avaliação de impacte ambiental, dados os impactes já presentes e a população afectada;
2. É necessário promover eficazmente a complementaridade do AHD/Portela com o aeroporto de Beja, que se consegue com investimentos, já estudados, de electrificação e modernização da linha Casa Branca-Aeroporto de Beja-Beja.