

# AEROPORTO DO MONTIJO E RESPETIVAS ACESSIBILIDADES

## ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL. 2019

### Consulta Pública

#### Nota Introdutória

Este documento, apresentado pela “Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não!” foi desenvolvido no âmbito do disposto na legislação em vigor sobre Consulta Pública do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades, disponibilizado em 29 de julho de 2019.

Consta de duas Partes, sendo a Primeira estruturada com base num quadro que contém, de forma resumida, numa coluna as afirmações constantes do EIA que consideramos totalmente injustificadas e sem fundamentação, designadamente as formuladas no Resumo Não Técnico (RNT) e noutra coluna a apresentação sumariada das nossas contestações a essas afirmações.

Na Segunda Parte são apresentadas as afirmações do EIA que consideramos sem fundamentação e, por isso, serem, no mínimo, merecedoras de uma análise que as devia fundamentar e que surgem, em muitas situações, como se fossem dogmas e que, por vezes, até são destacadas do texto como estando perfeitamente justificadas e consolidadas, ou seja, tivessem resultado de uma fundamentação técnica, ambiental, económica e de ordenamento do território, o que infelizmente não acontece.

Todas as nossas apreciações apresentadas de forma desagregada nesta segunda Parte são feitas de forma justificada e fundamentada e sempre com a preocupação de contribuir para que o EIA se constitua como um documento em que todos os elementos apresentados resultem de uma avaliação, de forma imparcial e meramente técnica, dos impactos e das medidas mitigadoras ou compensadoras dos impactos negativos, devendo ser expurgado de afirmações que, sem a devida e necessária fundamentação, podem ser considerados como dogmas para justificar uma dada formulação.

Evidenciamos que, face à legislação em vigor, o EIA deve constituir-se como um documento técnico que apresenta uma descrição sumariada do projeto, devendo identificar e avaliar os possíveis impactes que o projeto em análise possa causar, assim como apresentar medidas mitigadoras ou compensadoras dos impactes negativos. Pela sua natureza e importância para o processo de decisão, todos os elementos apresentados no EIA devem resultar de uma avaliação de forma imparcial e meramente técnica dos impactos que o projeto a que se refere poderá causar no ambiente, assim como apresentar medidas mitigadoras. Deverá igualmente formulara o porquê das opções tomadas e de alternativas mais favoráveis.

Reiteramos que o nosso propósito é apenas contribuir para que o EIA, sendo a base do processo de decisão política, não possa ser considerado como não cumprindo esta missão de forma clara e credível. Estamos sempre disponíveis, como sempre estivemos, para a defesa leal das nossas posições, na linha do que temos defendido e apresentado em apresentações públicas e em documentos enviados a Sua Excelência o Presidente da República, ao Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República e aos Senhores e Senhoras deputados e deputadas, vários membros do Governo e Presidentes de Câmara, bem como às mais diversas organizações e associações ambientalistas.

Face ao quadro narrativo que nos é proposto não será despropositado considerar que podemos estar perante um “pecado original”: Em vez de se estudar e depois sustentar, nessa base, a decisão, decide-se e depois procura-se “fundamentar” porque assim se decidiu.

Algumas afirmações constantes do EIA, sem a devida avaliação de forma imparcial e meramente técnica, isto é, sem resultarem de justificações e fundamentações técnicas com base em dados concretos, fazem recordar o que as musas “disseram” a Hesíodo (um dos maiores poetas gregos da Antiguidade):

**“Sabemos dizer muitas mentiras semelhantes a verdades”.**

### Parte I – Quadro Resumo das afirmações no EIA e das Posições da Plataforma

(As justificações das posições da Plataforma constam da Parte II)

Afirmações no EIA	Página	Posições da Plataforma	Secções
<p><b>Af.1- A construção de um novo aeroporto de raiz, no extremo nascente do Campo de Tiro de Alcochete, solução antes tida como referência, não satisfaz o requisito de urgência.</b></p>	<p>Pág. 2 do RNT</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><a href="#">Sem uma análise que a fundamente e justifique a afirmação em apreço não passa de uma invenção</a></p> </div> <p>No que se refere à urgência referimos que o contrato de concessão foi assinado em dezembro de 2012. Só agora passados mais de cinco anos é que surge a urgência? Contrato que, como transcrevemos, estabelece como um dos objetivos a construção do NAL. <u>Até prova em contrário, baseada em dados técnicos devidamente sustentados, a localização no CTA(1ªfase) tem custos e prazos de construção análogos à solução Montijo, satisfazendo completamente o requisito de urgência utilizado na defesa desta solução.</u></p>	<p>Parte II Secção II.2.1</p>

<p><b>Af.2- Não existem hoje condições económico-financeiras para fazer face ao avultado investimento associado à construção de um novo aeroporto de raiz, o que inviabiliza, à partida, do ponto de vista financeiro a anterior solução</b></p>	<p>Pág 2 do RNT</p>	<div data-bbox="794 219 1358 349" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><u>Sem uma análise que a fundamente e justifique a afirmação em apreço não passa de um <b>estratagema</b></u></p> </div> <p>Esta afirmação parte do pressuposto de o aeroporto no CTA ser feito de uma vez e não por construção faseada.</p> <p>NO CTA-1ª fase, com uma pista e infraestruturas de terra e ar análogas às do Montijo, os custos serão similares. Os elementos funcionais (Terminal de Passageiros, Serviços de Apoio, etc.) seriam análogos, com custos semelhantes.</p> <p>O Montijo é, na prática, um aeroporto de raiz. Aproveita a localização da pista que exige reformulação em cerca de 83%, com alteamento, repavimentação e de um prolongamento de pelo menos 300m numa zona complexa do ponto de vista geotécnico e de construção demorada. Não tem caminhos de circulação.</p> <p>O EIA não apresenta a justificação desta afirmação baseada em <i>Master Plans</i> das duas soluções.</p> <p>Quanto custa a remodelação da pista da BA6, tendo em conta as necessidades de uma grande recarga do pavimento da pista e da plataforma, o aumento de comprimento da pista e o seu reperfilamento e, consequentemente, da da plataforma para satisfazer a cota prevista no EIA de 5,00m (ZT) no topo Sul (Pista 01). Ou seja, terá de subir cerca de 2,7m. O aterro para o prolongamento da pista e da plataforma em cerca de 300m terá de ser construído numa zona com uma camada superior em lodos (espessura de cerca de 4m) assente sobre uma zona aluvionar com uma profundidade de aproximadamente 22 m até ao leito rochoso. Este aterro terá uma altura máxima na extremidade da ordem dos 10 m. Onde estão apresentados estes custos? O Montijo é um “remendo” com saturação prevista para cerca de 10 anos. Só poderá receber aviões até à Classe C (<i>narrow bodies</i>). Repetimos: A solução CTA-1ª fase poderá receber todo o tipo de aviões.</p> <p><u>A afirmação, caso não seja devidamente justificada, pode ser encarada como um <b>estratagema</b> na defesa da solução Montijo.</u></p>	<p>Parte II Secção II.2.1</p>
--	---------------------	--	-------------------------------

<p><b>Af.3- O processo de preparação e implementação dessa solução (no CTA) prolongar-se-ia por <u>mais de 10 anos</u>, com todos os prejuízos para o País daí decorrentes</b></p>	<p>Pág. 2 do RNT</p>	<p><u>Até prova em contrário é uma afirmação falsa</u></p> <p>Afirmção sem fundamento. A solução de localização no CTA previu quatro fases de construção, tendo a primeira fase uma pista única e instalações de terra e ar análogas à prevista para o aeroporto na BA6 (Montijo). Qual é a justificação para que no CTA-1ª fase o processo de preparação e implementação se prolongue <u>por mais de 10 anos e no Montijo pouco mais de dois?</u> <u>Qual o custo das alterações à pista da BA6, associadas à sua adaptação de uma base aérea a um aeroporto civil em particular as descritas na Af.2?</u> <u>Pelo exposto e caso não seja apresentada uma justificação técnica que a sustente pode ser interpretada como uma afirmação falsa.</u></p>	<p>Parte II</p>
<p><b>Af.4- As companhias aéreas querem ir para o Montijo e não para o CTA.</b></p>		<p><u>Até prova em contrário é uma afirmação falsa</u></p> <p>O EIA apresenta apenas cenários, cuja concretização é incerta. Ou seja, avança-se com um projeto para responder a uma procura que não se sabe se vai aparecer. Que companhias recusam o CTA e porquê? Há inquéritos que sustentem esta afirmação? Por motivo de custo não é. Por razões operacionais também não. No Montijo só podem operar aeronaves até à classe C. O CTA-1ªfase poderá receber todo o tipo de aeronaves inclusive os <i>wide bodies</i>, o que permite atrair um leque mais alargado da procura. As companhias com operação “ponto a ponto” procuram aeroportos com “hub”. Só as “low cost” é que não têm essa preocupação dominante. Trata-se de uma afirmação sem fundamentação na linha de outras análogas.</p>	

<p><b>Af.5 - A anterior solução de construção de um aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete implicaria, pela sua localização descentrada à Área Metropolitana de Lisboa (AML), que predominantemente serve (nomeadamente, a AML norte), a existência, aquando da sua abertura, de infraestruturas de comunicação adequadas a uma rápida acessibilidade, seja em modo rodoviário seja em modo ferroviário, infraestruturas estas que não existem nem estão atualmente programadas.</b></p>	<p>Pág. 2 do RNT</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><u>Afirmarões sem justificação. Mais uma narrativa que <b>distorce a realidade</b></u></p> </div> <p>O que está neste momento em causa para as soluções CTA-1ª Fase e Montijo são <u>apenas</u> as acessibilidades rodoviárias.</p> <p>As diferenças no tempo de percurso entre o CTA e a Ponte Vasco da Gama e entre a BA6 e esta ponte são da ordem de 5 a 10 minutos.</p> <p>Como é que se faz a acessibilidade no modo ferroviário ao Montijo? Esta solução inviabilizará a ligação ferroviária direta deste aeroporto à previsível TTT Chelas-Barreiro e, conseqüentemente, às linhas do Alentejo e do Algarve e à ligação Lisboa-Madrid.</p> <p>A localização no CTA permite essa ligação. Está estudada.</p> <p><u>Porque é que esta análise não foi considerada no EIA e apresentada sem fundamentação? Até à apresentação de uma justificação técnica <b>distorce a realidade.</b></u></p>	
<p><b>Af.6 A anterior solução de construção de um aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete implicaria, pela sua localização descentrada à Área Metropolitana de Lisboa (AML), que predominantemente serve (nomeadamente, a AML norte) (...).</b></p>		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><u>Mais uma narrativa <b>sem fundamentação</b></u></p> </div> <p>A avaliação comparada das localizações, para ser credível, deve ser sustentada em indicadores que privilegiam as atividades económicas mais diretamente relacionadas com o transporte aéreo e com importantes interações com a infraestrutura aeroportuária.</p> <p>A distância entre as duas localizações (BA6 e CTA) é de cerca de 20km.</p> <p>A localização na zona do CTA apresenta como principais vantagens a recuperação de áreas industriais obsoletas da Península de Setúbal, a ausência de restrições de espaço para expansão da infraestrutura aeroportuária e para a eventual implantação de uma cidade aeroportuária.</p> <p><u>Existe uma grande sobreposição nas áreas de influência definidas pelos raios de 50km e 100km.</u></p> <p>Qual a fundamentação para esta afirmação?</p>	

<p><b>Af.7 Pretende-se que o Aeroporto do Montijo entre em funcionamento em 2022, sendo o seu horizonte de projeto o ano de 2062. O Projeto foi desenvolvido tendo em conta o seguinte faseamento:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fase de Abertura – 2022 (dimensionada para o ano 2032);</li> <li>• Última Fase (expansão) – (dimensionada para o ano 2062).</li> </ul>	<p>Pág 9 do RNT</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><u>Afirmações sem qualquer fundamento.</u> <u>Induz uma ilusão</u></p> </div> <p>A aplicação da metodologia da 30ª hora de pico conclui que a solução Portela+Montijo <u>saturará pouco depois de 2030, 2035 na melhor das hipóteses.</u></p> <p>A mesma conclusão é obtida considerando as previsões de taxas de crescimento de tráfego de passageiros no aeroporto de Lisboa baseados nas previsões da AIRBUS para o mercado da aviação até 2037.</p> <p>O relatório da EUROCONTROL, de dezembro de 2016, conclui que, mesmo com 48 movimentos por hora, (atualmente tem 40 movs/hora), este aeroporto ficará completamente saturado em 2030.</p> <p>Todos estes valores são devidamente justificados na segunda Parte deste documento.</p> <p>Qual a justificação do EIA para os horizontes de projeto apresentados? <u>Só para induzir uma ilusão.</u></p> <p>O EIA não explica a frase: a última fase do aeroporto do Montijo (expansão), foi dimensionada para 2062. <u>Qual o significado “última fase (expansão)”?</u> <u>Para onde se faz esta dita expansão?</u> <u>Um membro do Governo referiu que até se poderia construir uma nova pista! Para onde?</u></p>	
<p><b>Af.8 A construção do NAL no CTA representa um investimento global muito avultado (4,4 B€ só na infraestrutura aeroportuária, como estimado pelo MIH), não sendo possível suportá-lo com financiamento público.</b></p>		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><u>Narrativa para justificar a solução Montijo.</u></p> </div> <p>O EIA não apresenta justificação para este valor. O que é que sustenta esta afirmação? <u>O facto de o EIA referir que o valor de 4,4 B€ resulta de uma estimativa do MIH não a torna credível.</u> Tem de ser demonstrado e bem justificado.</p> <p>De outra forma tem de ser considerada como <u>uma narrativa para defesa da solução Montijo.</u></p>	

<p><b>Af.9 As acessibilidades ao NAL representam, segundo o MIH, investimento necessário de concretização de um conjunto de acessibilidades que representam um investimento adicional de 2,7 mil milhões de Euros.</b></p>	<p>Volume II.A</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><u>Afirmção sem qualquer fundamentação.</u> <u>Invenção para parecer ser uma verdade.</u></p> </div> <p>A ligação rodoviária a Lisboa da solução CTA-1ª fase utilizaria preferencialmente a Ponte Vasco da Gama.</p> <p>Onde está a justificação deste custo? Só se for na linha frequentemente utilizada de defesa, a qualquer custo, da solução Montijo. O EIA tem de justificar esta afirmação totalmente despropositada e muito conveniente para ser divulgada pela opinião pública, o que não fez. <u>Porque é que o EIA enveredou por este caminho?</u></p> <p>Repetimos: <u>O EIA tem de ser isento e credível.</u></p>	
<p><b>Af.-10 Mesmo na configuração minimalista, de aeroporto complementar no CTA, este terá sempre um longo período de implementação, já que tem o processo contratual, a deslocalização do Campo de Tiro da Força Aérea e a construção da 1ª pista como caminho crítico, não permitindo evitar atempadamente o esgotamento do AHD - Lisboa e a perda significativa de procura</b></p>		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><u>Narrativa para justificar a solução Montijo.</u></p> </div> <p>Os autores do EIA assumem, embora de forma tímida, o conhecimento de uma <u>solução minimalista</u>. Corresponde à repetidamente apresentada pela Plataforma (CTA-1ª fase) e sempre omitida nas comparações?</p> <p>Quanto ao tempo de construção e à urgência ver a nossa resposta constante das Afs.1 e 2.</p> <p>Afirmção do EIA, Af.10, na linha das restantes, só são explicáveis na procura de argumentos para a defesa da solução Montijo. O campo de tiro alternativo ao CTA, <u>carreira de tiro de tiro ar-chão circular a ser utilizada pela FA</u> e não um campo de tiro multifuncional desativado nas suas anteriores funções de teste de certificação de munições e de armamento, necessárias quando o País tinha fábrica de munições e de armamento, o que não acontece há vários anos. A nova solução de <u>carreira de tiro ar-chão</u> e não campo de tiro foi estudada há vários anos para responder aos novos sistemas de armas, em substituição da utilização atual do CTA como carreira de tiro ar-chão longitudinal. A solução em carreira de tiro ar-chão conduz a dimensões muito reduzidas face às do CTA (ver a solução adotada em Inglaterra).</p> <p>Pressupõe um custo muito inferior aos custos da deslocação prevista para Sintra e para Beja dos efetivos e meios existentes na BA6. Foi estudada pela FA. Poderia ser construído em paralelo com o CTA (1ª Fase).</p>	

		<u>Mais uma narrativa sem justificação na linha de outras já rebatidas.</u>	
<p><b>AF- 11 A construção do Aeroporto de Montijo com a operação simultânea do AHD - Lisboa afigura-se, no plano estratégico, a solução mais eficaz, eficiente e racional para responder às necessidades de crescimento rápido da procura na região de Lisboa, designadamente por: b) Se constituir como uma solução de futuro, capaz de satisfazer as necessidades da procura da região de Lisboa nos próximos 30 a 35 anos, nos cenários médios, podendo no limite a sua longevidade atingir perto de 50 anos; c) Permitir melhor rentabilizar os investimentos recentes realizados no AHD – Lisboa e continuar a tirar proveito da sua localização privilegiada.</b></p>		<p style="text-align: center;"><b>Inexatidões sem demonstração</b></p> <p>A afirmação que o Aeroporto do Montijo com a operação simultânea do AHD se constituir uma solução de futuro, podendo atingir pelo menos 50 anos não passa de uma falácia. Como demonstramos na Segunda Parte, utilizando argumentação técnica, a aplicação das metodologias da 30ª hora de pico e o recurso às taxas de crescimento previstas pela AIRBUS para o mercado da aviação europeu até 2037, a solução Portela+Montijo esgotará cerca de 2035.</p> <p>O relatório da EUROCONTROL, de dezembro de 2016, conclui pela saturação da Portela em 2030 (com 48 movs/hora).</p> <p><u>Qual a justificação para a afirmação do EIA? Não passa de uma falácia.</u></p> <p><u>A solução Portela+Montijo, por interesse evidente do concessionário e não pelo interesse público, vai prolongar a "vida útil" da Portela, com consequências para a saúde dos habitantes da zona envolvente do aeroporto de Lisboa.</u> (Estudo da Universidade Nova de Lisboa, referido no jornal Público de 3 de setembro de 2019). Qual é o aeroporto internacional Europeu localizado no meio de uma cidade?</p>	
<p><b>Af.12- A construção de um aeroporto civil na Base Aérea do Montijo (BA6) afirma-se como a única solução atualmente viável para a expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa, por ser a única capaz de responder aos requisitos de urgência, capacidade, comportabilidade e acessibilidade, no contexto atual..</b></p>	Pág 3 do RNT	<p style="text-align: center;"><b>Afirmação repetida sem justificação</b></p> <p>Por tudo o que temos vindo a afirmar, justificando sempre, esta afirmação não passa de uma repetição de conceitos sem a necessária e obrigatória justificação técnica e económica. Estes aspetos já foram rebatidos em secções anteriores.</p> <p><u>O EIA deve ser objetivo e isento, justificando técnica e economicamente todas as afirmações sem o que não cumpre a sua função.</u></p>	



<p><b>Af.13-A área de implantação da BA6</b> localiza-se a cerca de 6 quilómetros a sul da Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET), sobrepondo-se em pequena extensão ao Sítio de Importância Comunitária (SIC) do Estuário do Tejo e à Zona de Proteção Especial (ZPE) do Estuário do Tejo. De salientar que esta zona do Estuário do Tejo se encontra ainda classificada como IBA (<i>Important Bird Area</i>) - Zona Importante para as Aves - do Estuário do Tejo, de acordo com a <i>BirdLife International</i>.</p>	<p>Pág 3 do RNT</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><a href="#">A área da BA6 corresponde a uma “bolsa” rodeada pela ZPE</a></p> </div> <p>A área ocupada pela BA6 não se encontra integrada ZPE do Estuário do Tejo porque aquando da sua delimitação já lá estava a Base Aérea?</p> <p><u>Sem a condição de excecionalidade para a área afeta à BA6, os critérios adotados na definição da ZPE não teriam conduzido à sua integração como SIC e integrando a classificação como IBA?</u></p> <p>Qual o grau de afetação das zonas naturais nas envolventes (habitats e espécies protegidas)? Como são mitigadas?</p> <p>A monitorização não é uma medida mitigadora como deixa transparecer o EIA.</p>	<p>Secção</p>
<p><b>Af.14 - “Birdstrike” no aeroporto do Montijo</b></p>		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><a href="#">As medidas mitigadoras propostas no EIA para minimizar o risco efetivo de acidentes resultantes da colisão de aves com as aeronaves (<i>birdstrike</i>) exigem demonstração clara da sua eficácia.</a></p> </div> <p>As fases de voo estatisticamente mais propensas a acidentes aéreos são: Aproximação Final e Aterragem (47%) e Descolagem e Subida Inicial (14%).</p> <p>No Montijo, durante mais de 70% do tempo estas fases de voo terão lugar sobre as zonas densamente povoadas situadas a Sul da pista, onde as consequências de um acidente poderão assumir uma dimensão catastrófica.</p> <p>De acordo com o EIA foi observada a presença significativa de aves de grande porte nas faixas de altitude em que aquelas fases de voo se desenvolvem, o que agravará o risco de acidente. Risco que, em relação à situação atual, é acentuado pelas condições das rotas aproximação e de descolagem, bem como do tipo de aeronaves civis (com turbinas), que induz sucção das aves na trajetória e pelo número voos previstos que se estima será cerca de 25 vezes superior aos atuais na BA6.</p> <p>Sem uma avaliação de risco o EIA <u>recomenda</u>: “que as medidas sejam devidamente planeadas antes do início da fase de construção e que seja iniciada a sua implementação”.</p> <p>Ou seja, depois se verá. Em parte alguma do EIA é feita a análise de risco de colisão.</p>	

		<p>No CTA os riscos de colisão com aves eram consideravelmente menores, além de que nenhuma das trajetórias de aproximação/aterragem ou de descolagem/partida sobrevoava qualquer área com população significativa.</p> <p>No CTA o risco de colisão foi avaliado.</p> <p><u>Tudo isto, só por si, desaconselharia a instalação de um aeroporto civil na localização da BA6 (Montijo).</u></p>	
Af. 15 - Medidas de “gestão de habitats”	Volume III do EIA (Anexo 6.3). Página 34	<p><u>Medidas de “gestão de habitats”. O EIA não demonstra sua eficácia.</u></p> <p>As medidas de minimização de impactes identificadas no Volume III do EIA (Anexo 6.3), não se apresentam como exequíveis, pelo que, em consequência, o EIA formula Medidas de Compensação para a avifauna estuarina (pág. 34) e medidas de “gestão de habitats” para procurar compensar os impactes.</p> <p>Todas estas soluções carecem de demonstração baseadas em exemplos de soluções implementadas com sucesso noutros locais análogos ao estuário do Tejo em termos de comportamento da avifauna.</p>	
Af. 16 - Águas de abastecimento e subterrâneas		<p><u>Proteção das águas subterrâneas contra as escorrências das águas e dos resíduos na plataforma.</u></p> <p>A natureza dos solos existentes na BA6, com elevada permeabilidade, impõe especiais cuidados na implementação de medidas estruturais que garantam o confinamento e tratamento, com redundância, das águas pluviais caídas diretamente sobre a plataforma e, em particular, das escorrências das pistas e que haja um sistema de gestão ambiental global e rigoroso das águas e dos resíduos da plataforma, tanto na fase construtiva como durante a exploração.</p> <p>Está prevista a coleta e drenagem das águas pluviais afluentes à plataforma e posterior condução para o sistema de tratamento. O tipo de poluentes que podem ser gerados pela atividade aeroportuária, essencialmente metais pesados e hidrocarbonetos impõe a adoção de um sistema de redundância.</p> <p>Como redundância deverá ser considerado o cenário de rotura no isolamento da plataforma, com derrame de líquidos. Há igualmente que ter em conta a deposição de</p>	

	<p>partículas dos gases emitidas pelas aeronaves nas áreas envolventes das pistas.</p> <p>Chama-se a atenção para o facto de a implantação prevista de estacas de brita em toda a área de lodos implicar que sejam tomadas medidas especiais de proteção das águas subterrâneas subjacentes aos lodos, que evitem a entrada de eventuais poluentes através das próprias estacas cuja permeabilidade é elevada.</p> <p>O EIA não impõe a obrigatoriedade de impermeabilização de toda a superfície da área de implantação da plataforma.</p> <p>Todas as medidas apontadas no EIA deverão ser clarificadas à luz da legislação existente.</p> <p><u>Esta proteção estava prevista no CTA.</u></p>	
--	--	--

Do exposto e da respetiva fundamentação que se apresenta na Segunda Parte, facilmente se conclui que solução Portela+Montijo é uma solução sem futuro, que saturará ao fim de cerca de uma dezena de anos, não respondendo aos fins a que se destina e constituirá um entrave ao desenvolvimento económico da AML e do País.

Consideramos, por isso, que esta solução não cumpre o estabelecido no Contrato de Concessão da ANA, que refere explicitamente na Cláusula 21.3., que “Em termos gerais, a existência de uma concessão pressupõe a atribuição, à Concessionária, de uma atividade vinculada ao interesse público.”

## Parte II – Análise dos conteúdos do EIA.

### 1. Introdução

O Estudo de Impacte Ambiental EIA, datado de 29 de julho de 2019, insere-se no disposto do Decreto-Lei n.º 152-B/2017, constituindo um documento técnico que deve apresentar uma descrição sumariada do projeto, identificar e avaliar os impactes que o projeto possa causar, e apresentar ainda medidas mitigadoras ou compensadoras dos impactes negativos.

Pela sua natureza e importância para o processo de decisão, todos os elementos apresentados devem resultar de uma avaliação imparcial e meramente técnica dos impactos que um determinado projeto poderá causar no ambiente, assim como apresentar medidas mitigadoras eficazes.

Este documento da Plataforma foi elaborado com o único propósito de responder aos objetivos inerentes à Consulta Pública. Procurámos colocar as questões que, de forma imparcial e meramente técnica, se nos apresentaram como deficientemente formuladas ou totalmente injustificadas à luz dos textos disponibilizados e dos conhecimentos técnico-científicos existentes.

Refutamos veemente o “porque sim” ou afirmações baseadas em argumentos não devidamente documentados, à revelia do que deve ser a base de um documento técnico como o EIA e que têm sido utilizadas, no nosso entender, com o único propósito de defender a solução Portela+Montijo, que demonstramos ser uma solução sem futuro.

O texto que agora apresentamos resulta da convicção de que é nosso dever, como cidadãos deste País, contribuir para que o processo de decisão seja baseado numa análise técnica, sócio-económica, financeira, ambiental, de ordenamento do território.

Tivemos sempre presente o objetivo de informar os cidadãos, que consideramos como parte integrante de todo o processo, designadamente os potencialmente mais afetados pela localização do aeroporto na BA6 (Montijo).

Nunca nos escondemos. As nossas posições têm sido expressas de forma clara e objetiva, materializada em vários documentos e iniciativas desenvolvidas pela “Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não!”.

Posições que foram expressas em audições na Assembleia da República, em sessões públicas, em textos publicados pela Plataforma e por técnicos especialistas que a integram, em diversos órgãos de comunicação social, em boletins de associações e em documentos enviados a Sua Excelência o Presidente da República, a membros do Governo, Grupos Parlamentares, Presidentes de Câmaras Municipais e a instituições com responsabilidade na regulação e gestão aeroportuária.

Não são, por isso, posições novas e não divulgadas publicamente. Fizemo-lo sempre na procura do diálogo sério baseado em estudos e conhecimentos concretos. Não nos furtámos ao confronto leal e construtivo na procura de contribuir para a obtenção das melhores soluções para o País.

Em momento algum ou sequer em textos produzidos pela Plataforma Cívica se encontrará a “ideia” de que nos opomos à opção BA6/Montijo “só porque não”. Só o simples facto de as afirmações e avaliações terem sido expostas, ao longo do tempo, de modo público e sujeitas a contraditório e a escrutínio técnico e científico, demonstram que quem “não deve não teme”.

Estranhámos, por isso, que o EIA não dê resposta fundamentada às dúvidas e desenvolvimentos técnicos que fomos apresentando nessas intervenções e se limite, em muitas situações,

designadamente no Resumo Não Técnico, a reproduzir sem análise crítica muitas das afirmações produzidas em diversas ocasiões pelo Governo e pela ANA/VINCI, sempre em condições em que não existia o risco de serem contestadas, ou seja, sem permitir o diálogo construtivo.

Reafirmamos que é nossa convicção, devidamente justificada, que a solução Portela+Montijo é uma solução sem futuro, de curto prazo, não economicamente vantajosa, cuja decisão, necessariamente política, não está devidamente sustentada numa análise custo-benefício que contemple, de forma clara, uma avaliação sustentada na análise comparada com a solução alternativa do aeroporto no CTA-1ª Fase.

O EIA não considera o estabelecido no “Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos Situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores” assinado entre o Estado Português e a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A., datado de 14 de dezembro de 2012.

Este contrato estabelece no Capítulo XI, artigos 42.1 e 42.2, página 47, e passamos a citar:

*“42.1 A Concessionária (VINCI) deve envidar os melhores esforços para maximizar a capacidade operacional das Infraestruturas Aeroportuárias do Aeroporto da Portela até à abertura do NAL (Novo Aeroporto de Lisboa).*

*42.2 O concedente (Estado) deve envidar esforços razoáveis para assegurar que todas as Entidades Públicas têm recursos e competências adequadas para colaborar com a Concessionária (VINCI). Sempre que esta o requeira, na implementação de medidas tendentes à maximização da capacidade operacional das Infraestruturas Aeroportuárias do Aeroporto da Portela até à abertura do NAL”.* (fim de citação). O texto entre parêntesis é nosso.

O contrato foi assinado com plena consciência de que o que estava em causa era a implementação de medidas até à abertura do NAL. A concessionária concordou, assinando, que era da sua responsabilidade não só a maximização da capacidade da Portela, o que conseguiu através do Memorando de Entendimento assinado em fevereiro de 2019, mas também a construção do NAL.

O contrato não contempla a solução dual, que resulta apenas do Memorando de Entendimento de fevereiro de 2017, e muito menos a solução Portela+Montijo que surge na sequência do Memorando Entendimento de janeiro de 2009.

Quantos Memorandos de Entendimento posteriores vão ser assinados?

Temos consciência que a equipa técnica que elaborou o EIA, como é referido nesse Resumo, é uma equipa interdisciplinar com valências e experiência nos vários domínios ambientais analisados.

No entanto muitas das afirmações contidas no EIA e, em particular, no Resumo Não Técnico (RNT), extravasam esses domínios por incorrer em imprecisões e incorreções graves, que descredibilizam o EIA. Não foi, no entanto, por falta de informação disponível que essas afirmações foram produzidas.

Por facilidade de compreensão e leitura apresentamos a negrito essas afirmações, sendo de seguida descritas as nossas formulações na procura de que elas sejam suficientemente claras e objetivas.

**Af.1- A construção de um novo aeroporto de raiz, no extremo nascente do Campo de Tiro de Alcochete, solução antes tida como referência, não cumpre este requisito de urgência.**

Só o desconhecimento dos problemas de engenharia na área da construção e das exigências específicas que devem presidir aos projetos aeroportuários nas suas vertentes de terra e ar e

das metodologias que devem fundamentar afirmações desta natureza, sem apresentação da indispensável justificação técnico-económica, é que podem ter conduzido os autores do EIA a estas afirmações.

Porque é que os autores do EIA não consideraram que a solução de localização no CTA previu quatro fases de construção, sendo a primeira constituída por instalações de terra e ar análogas às prevista para o aeroporto no Montijo. Nesta primeira fase foi previsto que teria uma única pista que permite a receção de todos os tipos de aeronaves, inclusive os de maior dimensão (*wide bodies*). A solução Montijo só possibilita a operação de aeronaves até à Classe C.

Para efeitos de comparação credível dos custos das soluções Montijo e CTA-1ª fase os elementos funcionais do aeroporto (Lado Ar, Terminal de Passageiros, Serviços de Apoio, etc.) devem ser considerados como tendo custos semelhantes. As condições de fundação no CTA são bastante mais favoráveis e, portanto, conduzindo a menores custos.

O que difere nas duas soluções, para efeitos de avaliação comparada de custos e do tempo de construção, é apenas o *airside* (plataforma, pista, caminhos de circulação).

Nesta conformidade e respeitando os princípios básicos que devem presidir ao EIA, expurgando-o de afirmações sem fundamento técnico-económico, os seus autores deviam ter apresentado, de forma clara e desagregada, os valores que conduziram à afirmação que a solução Montijo corresponde a uma solução de menor custo, de mais rápida execução e, conseqüentemente, satisfazendo o referido requisito de urgência.

Onde estão justificadas as tais diferenças de custo? Onde são apresentados cronogramas que sustentam a afirmação que é de construção mais rápida? Porque é que não foram apresentadas?

No que se refere à urgência salientamos que o contrato de concessão foi assinado em dezembro de 2012. O contrato, como se referiu na secção anterior, identifica como propósito a construção do NAL. Porque é que só agora, após mais de cinco anos, se fala na urgência quando se sabia, desde essa data, da situação de saturação eminente da Portela?

Recordamos que no final do ano de 2010 foi emitida uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada para execução do Projeto do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete (NAL - CTA). DIA essa que ainda se encontra em vigor.

Não foi, pois, por falta de tempo ou de disponibilidade de todos os elementos legais que devem presidir ao processo de decisão que ela não foi tomada em tempo. Todos os atrasos resultaram da metodologia utilizada no sentido de “*envidar os melhores esforços para maximizar a capacidade operacional das Infraestruturas Aeroportuárias do Aeroporto da Portela* e não para cumprimento da segunda parte do articulado do contrato que estabelece que isso ocorreria até à abertura do NAL (Novo Aeroporto de Lisboa).

No que se refere à maximização da capacidade operacional da Portela ela foi autorizada pelo Governo e satisfaz os objetivos sempre manifestados com muito empenho pelo concessionário. Pôde concretizar-se, na sequência do Memorando de Entendimento assinado em 2019 (seis anos depois da assinatura do contrato), materializando o conceito de desenvolver “os melhores esforços” no sentido do aumento da capacidade máxima da Portela dos atuais 40 movimentos/hora para 48 movimentos/hora. A segunda, baseada no que foi estabelecido no Contrato de a Concessionária (VINCI) devia envidar os melhores esforços até à abertura do NAL, foi esquecida, conduzindo à consolidação da solução dual não prevista no contrato.

Em relação a este aspeto transcrevemos a conclusão do estudo publicado pelo CEGE – Centro de Estudos de Gestão do ISEG, datado de 2017, segundo o qual “a solução dual integrada de aeroportos não conhece exemplos de sucesso no mundo”.

O EIA menciona logo à partida que: “Todas as alternativas identificadas, com exceção da Base Aérea n.º 6 (BA6), no Montijo, revelaram-se incapazes de satisfazer o requisito de capacidade por conflituarem com o AHD - Lisboa em termos de gestão do espaço aéreo” (vol. I, pág 4).

Antes disso, na pág. 3 do vol. I é dito que: “A expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa é, por tudo isto, do absoluto interesse público e da máxima urgência. Porque é que a urgência só foi constatada agora passados mais de cinco anos desde a assinatura do contrato? Não terá sido para criar esta urgência? Onde está justificado o interesse público face a outras opções?”

Estas afirmações não são fundamentadas em lugar algum. São narrativas sem fundamentação.

**Af.2 Não existem hoje condições económico-financeiras para fazer face ao avultado investimento associado à construção de um novo aeroporto de raiz, o que inviabiliza, à partida, do ponto de vista financeiro a anterior solução.**

Como referimos em número anterior, a solução de localização no CTA teve sempre presente garantir um investimento que se ajustasse à evolução da procura, de necessidades demonstráveis, isto é, “ir fazendo” em vez de “fazer tudo de uma vez”, permitindo diferir investimentos ao longo do tempo. É uma solução com custos análogos e que permite receber todo o tipo de aviões.

Não se entende, portanto, a frase que refere o avultado investimento associado à construção do novo aeroporto de raiz. É um novo aeroporto (CTA-1ª fase), como o é na solução de conversão da BA6 em aeroporto civil, mas com infraestruturas análogas e sem quaisquer condicionamentos em termos de construção, o que não acontecerá na BA6.

Esta afirmação é sem fundamento, a menos que dados objetivos e fundamentados a justifiquem do ponto de vista técnico e não com base em dogmas.

É igualmente referido que a construção do NAL no CTA representa um investimento global muito avultado não sendo possível suportá-lo com financiamento público. De igual forma uma afirmação desta natureza e com tantas implicações mereceria uma justificação devidamente fundamentada, o que não se verifica.

Qual a fonte desta afirmação? O dinheiro pode ser utilizado numa solução e não na outra? Em que é que se baseiam os autores, sabendo que o que está em causa é uma solução com infraestruturas de custo análogo tanto no Montijo como no CTA-1ª fase.

O EIA não explica, nem permite avaliar o porquê desta afirmação, nem a fundamenta. Sem apresentação de um texto/documento que a justifique não passa de uma falácia.

Qual a razão pela qual o Concessionário se prestou a suportar os custos no Montijo e não está disposto a suportar custos equivalentes no CTA?

É no mínimo exigível que quem tem vindo a afirmar a facilidade, rapidez e menor custo da infraestrutura aeroportuária do Montijo apresente estudos baseados em análises técnicas e económicas comparadas dos Planos Diretores para as soluções na BA6 (Montijo) e no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), com infraestruturas aeroportuárias análogas (1ª fase), podendo

desempenhar igualmente, sem restrições, as funções de aeroporto complementar do Aeroporto Humberto Delgado.

Sem este tipo de análise, a afirmação que na BA6 a solução é mais fácil, rápida e de menor custo, não passa de uma narrativa sem fundamentação com o objetivo claro de defesa desta solução.

Até prova em contrário e com formulação baseada em dados credíveis, é totalmente sem fundamento a frase do EIA segundo a qual:

**Af.3 -O processo de preparação e implementação dessa solução prolongar-se-ia por mais de 10 anos, com todos os prejuízos para o País daí decorrentes.**

Em relação à afirmação do EIA que o processo de preparação e implementação dessa solução (o NAL no CTA) prolongar-se-ia por mais de 10 anos, com todos os prejuízos para o País daí decorrentes, salientamos que a solução de localização no CTA teve sempre presente a preocupação, como repetidamente escrevemos, de garantir um investimento que se ajustasse à evolução da procura, de necessidades demonstráveis, isto é, “ir fazendo” em vez de “fazer tudo de uma vez”, permitindo diferir investimentos ao longo do tempo.

Este aspeto é bem evidenciado no artigo publicado no Boletim nº 68 da AFAP<sup>1</sup>. Nele são igualmente apresentados os aspetos essenciais que permitem avaliar as limitações construtivas da adaptação da BA6 a um aeroporto civil e que se traduzem em custos e tempo de construção. Este Boletim foi enviado para vários Ministérios e para os presidentes de Câmara de Lisboa, do Montijo, Barreiro, Moita, Seixal, Alcochete e Almada.

O EIA estabelece, não justificando, que o aeroporto na BA6 (Montijo) poderá entrar em funcionamento em 2022 (construção e certificação!) e que para a solução análoga a sua construção duraria 10 anos! Em que é que se baseiam os autores para esta afirmação? Não encontramos justificação no texto do EIA. A repetição de invenções como esta só servem para comprometer a credibilidade do EIA.

Tem sido referido, com frequência e na defesa da solução Montijo, que a adaptação da BA6 para o aeroporto civil é simples, rápida e muito barata. Em relação a isso cumpre-nos salientar o seguinte.

Os elementos funcionais (Terminal de Passageiros, Serviços de Apoio) seriam análogos nas duas soluções, o que significa que a estas obras estarão associados custos semelhantes.

As diferenças de custo das soluções na BA6 (Montijo) e no CTA (1ª fase) verificar-se-ão fundamentalmente em resultado da construção das respetivas pistas, caminhos de circulação, plataformas de estacionamento e estradas de serviço.

No que se refere a adaptação da BA6 para aeroporto civil (Montijo) a pista atual terá de ser totalmente reforçada na base e no pavimento, alteada, reperfilada e prolongada. Os caminhos de circulação e as plataformas de estacionamento terão de ser construídos. Dizer, de forma simplificada e sem apresentação de dados comparados das duas soluções (Montijo e CTA-1ª fase), que a solução Montijo é do ponto de vista técnico e económico muito mais favorável não passa de uma invenção. Só um total desconhecimento da matéria é que poderá justificar uma afirmação que, no mínimo, é um total disparate.

---

<sup>1</sup> *Portela+Montijo. Uma solução sem futuro.* Boletim nº 68 da AFAP, 2019



Porque é que esta asserção tão divulgada pela ANA/VINCI e por membros do Governo não mereceu qualquer justificação técnico-económica no EIA como seria exigível? Lamentamos concluir que se trata de uma afirmação sem fundamento para parecer ser verdadeira e facilmente ser passada para a opinião pública na defesa da solução Montijo.

Com que base se pode afirmar que a solução Montijo é do ponto de vista técnico e económico muito mais favorável? As análises técnico-económicas comparadas não são suportadas por dogmas.

Em relação à área de movimentos na instalação aeroportuária na BA6, que se estima ser da ordem dos 680 000m<sup>2</sup>, apenas 17% poderá ser “aproveitada”, mesmo assim apenas após alteamento, acondicionamento, reforço da base e do pavimento e reperfilamento. Ou seja, para além do espaço de implantação, o aproveitando da plataforma e, em particular, da pista atual, é pouco significativo em termos de custo.

Para além destes condicionamentos há que ter em conta a necessidade de prolongamento da Pista 01, exigida para poder receber aviões até à classe C. Mesmo com o prolongamento previsto de 300 m os aviões de dimensão superior à classe C, designadamente *wide bodies*, não poderão lá operar. Salientamos a tendência atual de utilização crescente dos *wide bodies*.

Na zona de implantação deste prolongamento, as informações disponíveis sobre as formações geológicas da zona indicam uma espessura máxima de aluviões da ordem dos 22m, sendo a camada superior formada com lodos com cerca de 4m de profundidade.

As obras de prolongamento da pista serão, por isso, bastante complexas, de construção demorada e caras. Talvez por isso e para reduzir a largura da plataforma no prolongamento, no *layout* disponibilizado pela ANA/VINCI para o aeroporto do Montijo o *taxiway* não vai até ao fim da Pista 01, com consequências operacionais negativas bastante significativas.

Efetivamente com este *layout* as aeronaves terão de fazer uma volta de 180° num *turn pad* para alinhar, o que inviabiliza a capacidade repetidamente anunciada de 24 movimentos/hora.

Qual é a cota prevista para a Pista 01? Este aspeto é determinante em termos de custo e de condições de operação. O prolongamento para sul, mantendo a inclinação existente de 0,35% conduziria à submersão da pista, cuja cota máxima seria de +2,3m (ZT), designadamente em situações de Preia Mar de Águas Vivas, por ação das ondulações geradas pelo vento e pelo movimento das embarcações e pelas marés barométricas. Terá igualmente consequências em termos do necessário rebaixamento do nível freático.

O EIA prevê que o alteamento, tanto da Pista 01 como da plataforma, será o necessário para atingir a cota +5,0 (ZT). Foi analisado o comportamento hidrodinâmico da zona de espraiamento resultante da inserção do aterro para o prolongamento e alteamento da plataforma e da Pista 01 com uma altura máxima da ordem de 10m? Embora o transporte sólido na zona seja fundamentalmente em suspensão, a existência das obras deste prolongamento vai introduzir alterações do regime hidrodinâmico local. Não está devidamente justificada no EIA a afirmação que tal alteração não tem expressão local.

No caso da Solução Alternativa 1 apresentada no EIA para o prolongamento da Pista 01, baseada num aterro sobre lodos, foram considerados os custos e os tempos de construção e posterior consolidação estrutural do aterro com a referida altura máxima de cerca de 10m, aterro localizado numa zona de lodos com cerca de 4m de espessura, tendo sob esses lodos uma camada aluvionar com cerca de 22m de profundidade até o leito rochoso?

No que se refere às outras soluções alternativas apresentadas no EIA para o prolongamento da pista, não se nos afigura, do ponto de vista ambiental e paisagístico, que soluções rígidas, como as designadas Soluções Alternativas 2 e 3, sejam as mais indicadas.

A Soluções designadas por Alternativas 2 e 3, baseada na construção de uma estrutura em betão armado, fundada em estacas também de betão, terá de ser analisada tendo em conta o risco da ocorrência na extremidade do fenómeno de *wind shear*, designadamente nas situações de baixa-mar e orientação do vento de sudoeste. O princípio da precaução deveria ser referido e avaliado este risco. Foi avaliado?

Não é difícil concluir que a adaptação da BA6 para um aeroporto civil (Montijo) implica obras caras, complexas e demoradas, não sendo nunca justificada a afirmação, reiteradamente formulada que o aeroporto do Montijo é uma obra barata e de rápida execução. Porque é que o EIA não apresenta os dados que a sustentam?

Mais. Sendo apresentada a possibilidade de prolongar, para Norte e em cerca de 90 metros, a pista 19 e sabendo-se (Carta Arqueológica do Montijo) da importância do sítio arqueológico aí existente onde é que tal foi considerado no EIA, quer na fase de construção quer depois na fase de exploração?

Repetimos: Pela sua relevância, o EIA deveria ter tido uma especial atenção na demonstração desta afirmação, tão importante para o processo de decisão, que novamente reproduzimos: “A construção de um novo aeroporto de raiz, no extremo nascente do Campo de Tiro de Alcochete, solução antes tida como referência, não cumpre este requisito de urgência. Em complemento é dito: O processo de preparação e implementação dessa solução prolongar-se-ia por **mais de 10 anos**, com todos os prejuízos para o País daí decorrentes”.

Onde está a demonstração de uma afirmação tão perentória e quais os prejuízos decorrentes para o País? Os prejuízos para o País não advêm de a solução Portela+Montijo saturar em meados da década 30 e de ser uma solução sem futuro? Caminhamos, isso sim, para a solução Portela+2.

Não é difícil concluir que se trata de uma afirmação sem fundamento apresentada para parecer ser verdadeira.

#### **Af.4 - As companhias aéreas querem ir para o Montijo e não para o CTA.**

Começamos pelo alegado interesse das companhias pelo Montijo. Transcreve-se (EIA, Volume II A, Pag. 74):

“os dois cenários de operação considerados (respeitantes à transferência/repartição de passageiros entre o AHD – Lisboa e o Aeroporto do Montijo) assumem:

- Cenário Otimista – 100% das Ultra LCCs e 71% das outras LCCs (incluindo a easyJet) transferem a sua operação para o Montijo, em 2022; nenhuma companhia *full service* transfere a sua operação para o Montijo; não haverá voos Charter para o Montijo;
- Cenário Pessimista – 100% das Ultra LCCs e 10% das outras LCCs (a easyJet permanece no AHD - Lisboa) transferem a sua operação para o Montijo, em 2022; nenhuma companhia *full service* transfere a sua operação para o Montijo; não haverá voos Charter para o Montijo.”

Poderá não se verificar nenhum dos dois cenários e os interessados serem ainda menos do que os identificados no cenário pessimista. Portanto aquilo que há são meras conjeturas sobre o

desejo das companhias operarem no Montijo. Projeta-se, assim, um aeroporto para uma procura que não se sabe qual é.

Quanto ao CTA, quais são as companhias que o recusam e porquê. Duvida-se que haja alguma que, com a devida transparência de processos e sem as correspondentes compensações impostas para a tal opção, possam querer ir para o Montijo em detrimento do CTA. Quais são as diferenças efetivas de custo a serem suportadas pelas taxas aeroportuárias considerando a solução Montijo e CTA (1ª fase)? Razões operacionais para essa recusa também não deve haver, uma vez que no Montijo só podem operar aeronaves até à classe C, enquanto que no CTA, logo a partir da -1ª fase, o aeroporto poderá receber todo o tipo de aeronaves inclusive os de maior dimensão (*wide bodies*), o que, à partida, lhe permitiria atrair um leque mais alargado da procura.

**Af.5 - A anterior solução de construção de um aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete implicaria, pela sua localização descentrada à Área Metropolitana de Lisboa (AML), que predominantemente serve (nomeadamente, a AML Norte), a existência, aquando da sua abertura, de infraestruturas de comunicação adequadas a uma rápida acessibilidade, seja em modo rodoviário seja em modo ferroviário, infraestruturas estas que não existem nem estão atualmente programadas.**

A geração de deslocações por via terrestre de e para o aeroporto evidencia a importância de Lisboa e do território imediatamente envolvente como zona de acessibilidade primordial, tanto em termos de passageiros residentes em Portugal Continental, como de passageiros não – residentes. O triângulo Estoril – Cascais – Sintra é o segundo destino com maior peso. Para além da relevância dos Concelhos com mais população da Área Metropolitana de Lisboa na geração de tráfego terrestre pelo aeroporto, há ainda que mencionar o peso significativo das outras grandes áreas urbanas, nomeadamente do Porto, de Coimbra e de Leiria.

Concordamos que, na situação atual, em termos de distância rodoviária a Lisboa, a solução na BA6 (Montijo) é mais favorável, sem que isso indique uma redução significativa em termos de tempo de percurso. A diferença de tempos até à ponte Vasco da Gama das duas localizações será, com alguns investimentos no acesso rodoviário da ordem de 5 a 10 minutos.

A simples consulta do Google Maps permitiria ter uma certa moderação nas afirmações que são produzidas no EIA.

Consideramos que o volume de tráfego gerado pelo aeroporto no CTA (1ª fase) não justifica, nesta fase, uma autoestrada como repetidamente é referido para desvalorizar essa solução, mas sim, eventualmente e se a análise custo-benefício o justificar, a construção de uma via rápida preparada para, no futuro e em função da evolução efetiva do tráfego, poder ser alargada e adaptada a autoestrada. Atualmente a ligação do CTA à Ponte Vasco da Gama é servida pelas EN118 e EN119, tendo estado prevista e programada para acesso ao CTA a construção da A33 na ligação à A12.

Esta solução de via rápida insere-se na estratégia que temos vindo a defender baseada em diferir investimentos, ajustando-os às reais necessidades demonstráveis.

Deverá ter-se em conta a fiabilidade dos tempos de percurso nos acessos rodoviários a Lisboa, que passa pela análise dos constrangimentos à entrada e à saída da Ponte Vasco da Gama e dos resultantes de acidentes e pela existência de alternativas no caso desses congestionamentos. Ou seja, a fluidez do tráfego e a existência de alguma redundância de acessos a Lisboa.

O tempo médio de 25 minutos, referido no EIA para o acesso rodoviário de Lisboa (lado norte da Ponte Vasco da Gama) ao aeroporto do Montijo pressupõe a construção de uma nova autoestrada com 3,7 km de comprimento atravessando zonas de sapal e cerca de 30% de zonas REN e RAN. O EIA refere igualmente que considerando a solução do aeroporto do Montijo, se podem identificar como impactes positivos os associados à melhoria das acessibilidades locais e inter concelhias, em particular na ligação entre Alcochete, Montijo e Lisboa, com reflexo na economia local e regional.

A melhoria da acessibilidade rodoviária ao CTA através da A33 não contribuiria igualmente para este objetivo?

Salientamos que os custos das obras dos acessos ao Aeroporto do Montijo, incluindo as indemnizações serão suportados pelo orçamento do Estado. No caso da localização no CTA e com custos pouco superiores, melhorar-se-ia o acesso do CTA à Ponte Vasco da Gama e a diferença de tempos de percurso entre as soluções Montijo e CTA (1ª fase) seria da ordem de 5 a 10 minutos.

No que se refere à acessibilidade ferroviária facilmente se conclui, por uma simples análise técnica, que a localização do aeroporto na BA6 (Montijo) inviabilizará a ligação ferroviária direta deste aeroporto à previsível e fundamental Terceira Travessia do Tejo (TTT) Chelas-Barreiro e, conseqüentemente, a Lisboa, às linhas do Alentejo, Lisboa-Madrid e à Linha de Cintura na margem norte. A estação ferroviária mais próxima da área do projeto localiza-se na linha do Sul (estação do Pinhal Novo).

No caso do CTA a ligação ferroviária à TTT Chelas-Barreiro não oferece quaisquer condicionamentos do ponto de vista técnico.

A TTT Chelas-Barreiro está prevista na revisão no PROT-AML de 2011, metido na “gaveta” apesar de a legislação em vigor impor a sua entrada em vigor, após as necessárias reformulações, em períodos de 10 anos. O PROT-AML em vigor data de 2001.

Salienta-se a propósito que sem a TTT as ligações ferroviárias nacionais estão amputadas, inviabilizando o desenvolvimento desejável, dado que atualmente a travessia ferroviária do Tejo na zona da AML só se pode fazer através da ponte do Setil e, com limitações de carga e velocidade, da ponte 25 de Abril.

Não se percebe, portanto, a afirmação do EIA da facilidade no acesso ferroviário do aeroporto do Montijo a Lisboa. Esta afirmação exige, pela sua importância, uma justificação e clarificação. De outra forma não passa de uma invenção com o único objetivo de valorização da solução Montijo. Qual é a implantação prevista no EIA, mas não apresentada, para a ligação ferroviária ao aeroporto do Montijo?

As ligações ferroviárias são a base da acessibilidade aos principais aeroportos europeus. O aeroporto no Montijo não permite, como se referiu, a ligação direta do caminho de ferro à rede nacional, não satisfazendo o princípio fundamental da política de transportes que tem vindo a ser defendida como sendo um grande objetivo do Governo.

Esta situação está à revelia da tendência atual na União Europeia no sentido de os países membros tomarem medidas que induzam ligações ferroviárias competitivas que estimulem o modo de transporte ferroviário.

No que se refere ao fornecimento de combustível ao aeroporto, aspeto bem evidenciado pela vulnerabilidade exibida pelo aeroporto Humberto Delgado, dependente do transporte em camiões cisterna, vulnerabilidade que a greve recente bem evidenciou, salienta-se que o

Oleoduto existente que liga a refinaria da GALP a Aveiras passa na fronteira do CTA. Permitirá, com uma pequena obra de ligação, o abastecimento do aeroporto nesta localização com base nesse oleoduto.

**Af.6 - 6 A anterior solução de construção de um aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete implicaria, pela sua localização descentrada à Área Metropolitana de Lisboa (AML), que predominantemente serve (nomeadamente, a AML norte) (...).**

Não se entende esta afirmação de centralidade. A avaliação comparada das localizações para ser credível, deve ser sustentada em indicadores que privilegiam o posicionamento estratégico com maior capacidade concorrencial, de crescimento e criação de emprego e de condições económico-financeiras de desenvolvimento fomentadas por cada solução de localização do aeroporto. Avaliação que deve ser realizada a partir da dimensão das empresas e setores de atividade localizados a uma certa distância materializada por raios de ação.

A análise realizada para o raio dos 50 km permite verificar que as empresas localizadas em torno das duas localizações em causa (BA6 e CTA) indica que os concelhos de Montijo, Barreiro, Moita, Seixal e, em particular de Setúbal e de Palmela têm um bom desempenho. Em relação ao raio dos 100 km, a situação assinalada mantém-se, refletindo a elevada sobreposição dos territórios em análise.

Esta sobreposição permite concluir que não existem diferenças significativas em relação à capacidade das empresas nas áreas de influência das alternativas na BA6 no CTA.

A análise comparativa das localizações no CTA e na BA6, conduzida do ponto de vista do domínio da competitividade e do desenvolvimento económico e social, não permite estabelecer a conclusão apresentada no EIA. Não se entende, por isso, essa afirmação, nem é apresentada qualquer justificação credível que a sustente.

Salientamos que no que se refere aos elementos de flexibilidade e durabilidade do projeto a solução no CTA é bastante mais favorável. A localização na zona do CTA apresenta como principal vantagem a ausência de restrições de espaço para expansão da infraestrutura aeroportuária e para implantação de empresas e serviços de apoio.

Quanto ao emprego gerado pelo aeroporto do Montijo remetemos a justificação para o já referido artigo do Boletim da AFAP e ao documento entregue pela Plataforma, em audiência concedida pelo Sr. Secretário de Estado Adjunto e das Comunicações, em 26 de junho de 2019.

De acordo com os resultados apresentados neste artigo e no referido documento, tendo em conta as características previstas para o aeroporto no Montijo, destinado fundamentalmente aos voos de companhias de baixo custo (LCC), a bibliografia da especialidade refere valores de 350 a 500 empregos por um milhão de passageiros ano (ex: aeroportos de Edimburgo, Nice, Málaga), ou seja, no máximo da ordem de 3 000 empregos na capacidade máxima de movimentos.

A transferência total ou parcial do atual dispositivo da Força Aérea na BA6 implicará a saída de parte dos cerca de 900 trabalhadores (militares e civis). Foi contabilizado esse efeito na região? O aeroporto do Montijo não permitirá, portanto, gerar os 10 000 empregos repetidamente apregoados e que se tem constituído como uma “bandeira” várias vezes utilizada pelo Governo e pelo Presidente da Câmara do Montijo na valorização da solução Montijo.

**Af.7 - Pretende-se que o Aeroporto do Montijo entre em funcionamento em 2022, sendo o seu horizonte de projeto o ano de 2062. O Projeto foi desenvolvido tendo em conta o seguinte faseamento: Fase de Abertura – 2022 (dimensionada para o ano 2032); Última Fase (expansão) (dimensionada para o ano 2062).**

#### **Af. 7. 1 – Fase de abertura 2022**

Quanto à entrada em operação do aeroporto do Montijo em 2022 não vimos nenhum cronograma de construção que contemple o tempo de execução das obras e o período para certificação do aeroporto que possa sustentar esta afirmação. O conjunto de afirmações tem sido aleatório e sem justificação, inserindo-se numa miragem.

Qual foi a base desta afirmação?

#### **Af. 7. 2 – Última fase (expansão) dimensionada para o ano 2062**

Sem se perceber o que significa a palavra expansão do aeroporto do Montijo apresentada no EIA, nem o fundamento da possibilidade de a solução Portela+ Montijo poder garantir a satisfação das necessidades até 2062, vamos demonstrar as graves incorreções e erros associadas a esta afirmação, recorrendo mais uma vez ao conteúdo do documento entregue em mão ao Governo em 26 de junho de 2019 e ao artigo constante no Boletim nº 68 da APAF.

Será que o 2062 resulta da soma simples da data de assinatura do contrato (2012) com os 50 anos de concessão? Terá sido esta a metodologia adotada para estabelecer esta data?

Para o planeamento da capacidade aeroportuária futura de qualquer solução aeroportuária é necessário dispor-se de previsões de tráfego para o período abrangido pelo plano. As previsões incluem normalmente valores para carga, passageiros e movimentos de aeronaves (anuais e em hora de pico).

É uma prática bastante difundida dimensionar as infraestruturas para responderem à procura esperada na chamada 30ª hora de pico, isto é a hora com menor volume de tráfego entre as 30 horas com maior volume num dado ano.

Segundo o Governo e a ANA/VINCI a solução Portela+Montijo, com um máximo horário de 48 movimentos na Portela e mais 24 no Montijo, portanto, 72 no total, dá resposta à procura de tráfego até 2050 (estranha-se, por isso, que o EIA refira inclusive 2062). Esta afirmação tem, tanto quanto se sabe, sido suportada em projeções de tráfego produzidas pela consultora Roland Berger (RB), em 2016.

Acontece que, nessas projeções se verifica uma sistemática subestimação da taxa de crescimento de tráfego e do número dos movimentos na 30ª hora de pico face à estimativa de movimentos anuais, adiando deste modo para anos futuros a ocorrência de desequilíbrio entre a procura de tráfego e a oferta de capacidade aeroportuária e, conseqüentemente, dilatando a longevidade da solução Portela+Montijo.

De acordo com o relatório da RB, o crescimento do tráfego de passageiros em Lisboa foi estimado com base num modelo econométrico (página 56 desse relatório). No entanto esse modelo baseia-se num conjunto de variáveis ( $\beta$ ) que assumem valores que o relatório não justifica, podendo assim conduzir a qualquer resultado que se deseje por simples escolha dos valores destas variáveis.

Este modelo conduz à “conclusão” de que a partir de 2025 a taxa de crescimento é igual à taxa de crescimento do PIB. “Conclusão” que a realidade desmente, pois é conhecido o facto, estável durante muitas décadas, de a taxa de crescimento do tráfego aéreo de passageiros ser claramente superior à da do crescimento do PIB. Aliás este facto é reconhecido na página 48 do próprio estudo da Roland Berger.

Acresce que as projeções de tráfego da RB para os anos mais próximos já foram, entretanto, ultrapassadas pela realidade, visto que, por exemplo, previam 26 Milhões de passageiros para Lisboa apenas em 2020 e em 2018 já foram atingidos 30 Milhões, o que deixa a interrogação sobre se as previsões para os anos subsequentes não deveriam também ser revistas em alta.

Utilizando uma aproximação objetiva à relação entre o número de movimentos anuais previstos e o número de movimentos na 30ª hora de pico para os vários anos da projeção, facilmente se conclui que a solução Portela+Montijo se esgotará pouco depois de 2030, 2035 na melhor das hipóteses.

Os dados disponíveis confirmam estes valores que serão facilmente demonstráveis. Porque é que os autores do EIA, sem sequer indicar a fonte da afirmação, se limitam a ser meros reprodutores de qualquer declaração feita à revelia do que é exigível num documento técnico?

A conclusão que a solução Portela mais Montijo saturará cerca de 2035 é igualmente obtida se se considerarem as previsões de taxas de crescimento de tráfego de passageiros no aeroporto de Lisboa a 20 anos.

Vamos a factos, apresentando no quadro seguinte as taxas de crescimento consideradas na nossa análise:

Período	Hipótese otimista	Hipótese média	Hipótese pessimista
2019 a 2022	6,5%	5%	4%
2023 a 2028	5%	3,5%	3%
2029 a 2038	3%	2,5%	2%

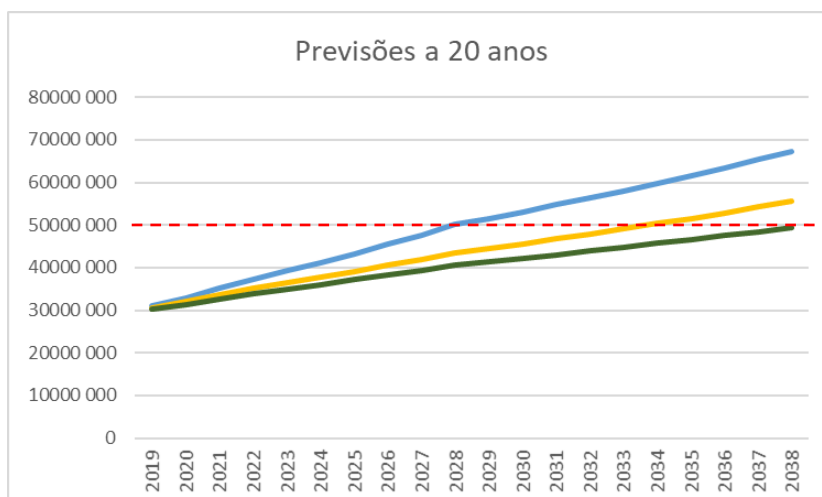
Considerando as previsões divulgadas pela AIRBUS para o mercado da aviação até 2037<sup>2</sup>, de 3,5% entre a Europa e os diferentes mercados e de 4,5% entre a Europa e os mercados emergentes de Ásia, constata-se que a hipótese média é perfeitamente consistente com a realidade.

De acordo com essas previsões a taxa média de crescimento do tráfego mundial será de 4,8% ao ano durante o período 2018 a 2027, seguido de mais 10 anos com uma taxa média de aumento de 4% ao ano. Salienta-se que no aeroporto da Portela a taxa média de crescimento do tráfego nos últimos 48 anos foi de 5,5%, bastante superior aos valores das taxas de crescimento previstos pela Airbus até 2037. Trata-se de um valor estável que não oferece quaisquer dúvidas. Só a manipulação de valores poderá tentar justificar o injustificável.

A figura seguinte contém os resultados da aplicação das taxas de crescimento estabelecidas no quadro anterior para o período de 20 anos.

---

<sup>2</sup> Airbus “Global Market Forecast 2018-2037”, datado de 2018



Hipóteses:  
**otimista, média e pessimista**

Nesta figura a linha vermelha, a tracejada, corresponde à capacidade anunciada pela ANA/VINCI para a solução Portela+Montijo (50 milhões de passageiros/ano). Este valor foi definido pela ANA considerando a capacidade máxima da solução Portela+Montijo de 72movs/hora, correspondendo 48 movs/hora à Portela e 24 movs/hora ao Montijo. Já demosntrámos que com o *layout* divulgado pela ASNA/VINCI a capacidade de 24 movs/hora é inviável.

O início das projeções corresponde a 30 milhões de passageiros/ano, valor fixado em função dos dados da ANA segundo os quais o número de passageiros no final de 2018 foi da ordem de 30Milhões.

A análise da figura permite concluir que a saturação da solução Portela+Montijo ocorrerá em 2028 (hipótese otimista de evolução do tráfego de passageiros), em 2033 (hipótese média) ou em 2038 (hipótese pessimista).

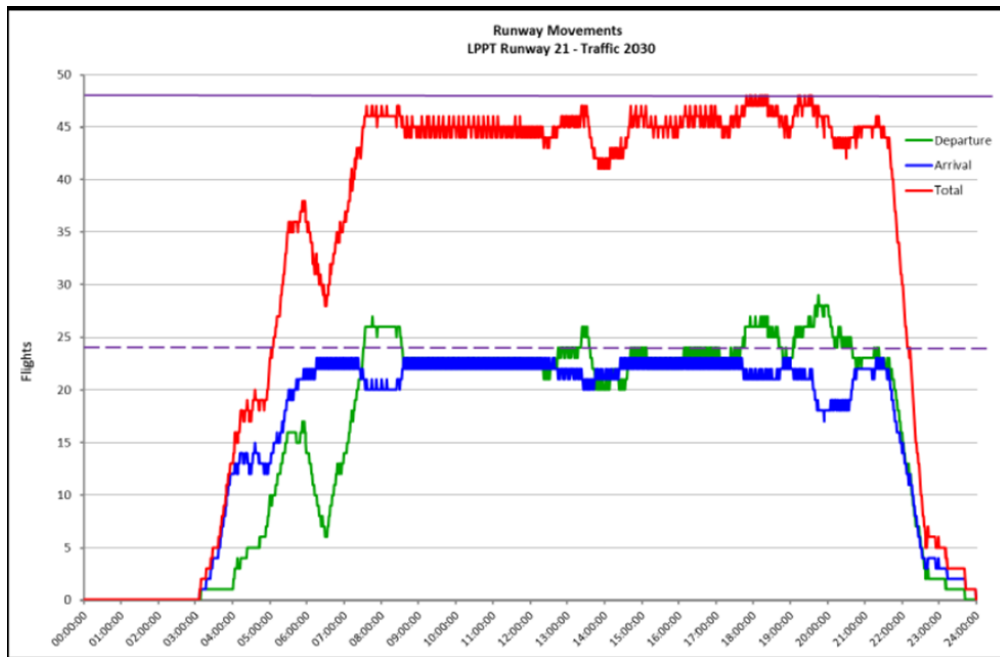
Em suma: face às previsões de taxas de crescimento divulgadas pela AIRBUS a solução Portela+1 (Montijo) imporá, por volta de 2033, uma nova solução: “Portela +2”. Como a construção do Montijo não poderá estar operacional antes de 2023/2024, vamos construir uma solução que saturará passados cerca de 10 anos?

Em complemento apresentam-se resultados do estudo elaborado pela EUROCONTROL, a solicitação da ANAC, que deu origem a um relatório apresentado em dezembro de 2016. Trata-se de um estudo em que o objetivo principal foi demonstrar que um volume máximo de 72 movimentos de aeronaves por hora (48 na Portela e 24 no Montijo) poderia ser gerido a nível do espaço aéreo.

Este estudo conclui que, considerando os 48 movimentos por hora, o aeroporto da Portela ficará completamente saturado em 2030. Em consequência, a procura de tráfego que exceda a capacidade da Portela (de companhias “low cost” ou tradicionais) terá de ser acomodado no aeroporto complementar.

Os resultados do estudo da EUROCONTROL são apresentados na figura seguinte.





Nesta conformidade, o crescimento do tráfego a partir de 2030 passará a depender, na solução Portela+Montijo, exclusivamente da capacidade oferecida pelo Montijo (24 movimentos por hora).

Surge então a pergunta: com que base os autores do EIA afirmam que o seu horizonte de projeto da solução Portela+Montijo é o ano de 2062, quando todos os dados disponíveis e fundamentados apontam para uma longevidade que não ultrapassa o ano 2035.

Qual é o documento/bibliografia que, de forma tecnicamente fundamentada sustenta a afirmação que a solução Portela mais Montijo dá resposta à procura de tráfego até 2050, sendo mesmo apresentado o ano 2062? Pasmem-se!

É mais uma afirmação sem qualquer fundamentação técnica, na linha de muitas formuladas ao longo do EIA com utilização de narrativas sem justificação que podem ser entendidas como tendo como objetivo fomentar na opinião pública o apoio à solução Montijo, fazendo-as passar como verdadeiras. Lamentavelmente não passa de mais uma invenção para justificar uma decisão.

Do exposto facilmente se conclui que solução Portela+Montijo é uma solução sem futuro (para cerca de uma dezena de anos), não respondendo aos fins a que se destina e constituirá, ela sim, um entrave ao desenvolvimento económico da região de Lisboa e do País.

Colocamos mais um desafio aos autores do EIA: demonstrem que estamos errados.

**Af.8 - A construção do NAL no CTA representa um investimento global muito avultado (4,4 B€ só na infraestrutura aeroportuária, como estimado pelo MIH), não sendo possível suportá-lo com financiamento público.** (Volume II.a– capítulos introdutórios e descrição do projeto julho 2019 • versão 04)

Não conhecemos qualquer documento que justifique esta afirmação dos 4 mil milhões de Euros. No sentido de tentarmos perceber o porquê deste valor sem a devida justificação, imaginamos que poderá, eventualmente, estar associado à construção do aeroporto no CTA com duas pistas-4ª fase (*open day*) e com todas infraestruturas de um aeroporto moderno e incluindo os custos de indemnizações, acessibilidades rodoviárias e ferroviárias considerando neste caso o TGV e a linha com bitola Ibérica, etc.

É mais uma formulação sem sustentação para justificar a constante preocupação do EIA na defesa da solução com base em dogmas e sem apresentações de dados objetivos que a justifiquem e ao arripio do que deve ser o EIA. Não se pode comparar o incomparável. A comparação honesta terá de ser feita entre as soluções Montijo e a equivalente no CTA-1ª Fase. Outras abordagens só podem ser entendidas como fazendo parte de uma estratégia: a defesa, a todo o custo, da solução Montijo.

Para que não restem dúvidas, desmitificando várias afirmações incorretas sobre esta matéria, apresentamos um quadro constante do resultado do relatório do LNEC<sup>3</sup> (Quadro 62), contendo, de forma desagregada, as principais parcelas do custo de investimento na solução final (quarta fase, com duas pistas, todas as infraestruturas modernas, as acessibilidades, as medidas de mitigação ambiental, etc.)

**Quadro 62 - Valor Actualizado do Custo de Investimento para o NAL no CTA**  
(x10<sup>6</sup> €, preços constantes de 2007)

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	204,8
Construção de Airside, Terminal e Outras Infraestruturas	Ulissipair, 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	Ulissipair, Parsons	114,3	147,9
Outras Medidas de Mitigação Ambiental	Parsons, NAER	179,0	260,8
<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".

Da sua análise ressalta que o total do investimento previsto para a construção do *Airside*, Terminal e Outras Infraestruturas foi de 1 794 milhões de Euros, ou seja, cerca de 58% do valor total estimado. O restante custo refere-se a vários itens entre os quais a ligação ferroviária,

<sup>3</sup> LNEC – *Estudo para 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*. Relatório 2/2008- DT

correspondente às hipóteses TGV (245 M€), que está politicamente suspensa, e de bitola Ibérica e medidas de compensação ambiental (261 M€).

Repetimos, para que não fiquem dúvidas, que o quadro se refere aos custos estimados para a solução final com duas pistas (4ª fase) e não à solução inicial com características construtivas análogas às do Montijo (1ª fase), ou seja, com uma única pista.

Como repetidamente temos afirmado qualquer análise comparada que se pretenda ser transparente e correta, deve considerar os custos da solução no CTA (1ª fase). Análise que não pode ser baseada apenas numa análise direta, de curto prazo, mas que compreenda a “vida útil” de cada solução e na sua capacidade de resposta às previsíveis necessidades da resposta à procura. Deve contemplar e antecipar os efeitos para o futuro da adoção de uma ou de outra solução.

Abordagem diferente só pode ser entendida como a utilização de afirmações incorretas e sempre sem justificação técnica e económica fundamentada, para que pareçam ser verdadeiras.

**Af.9 - As acessibilidades ao NAL representam, segundo o MIH, investimento necessário de concretização de um conjunto de acessibilidades que representam (pasmese) um investimento adicional de 2,7 mil milhões de Euros.**

Como é que é possível que num documento com a credibilidade que lhe deve estar associada possa ter apresentado esta afirmação?

Com alguma imaginação, porque não está justificada, presumimos que este valor integre os custos da TTT em Chelas-Barreiro, as redes ferroviárias de alta velocidade (TGV) e de bitola Ibérica, e redes rodoviárias previstas no Plano Nacional para a AML e não sabemos o quê mais.

Porque o EIA não contém a justificação desta afirmação que contemple a desagregação destes custos o que referimos resulta de mera suposição. Dado que é referido que se trata de uma informação do MIH o documento comprovativo desta afirmação deveria pelo menos constar da bibliografia.

É preciso um desconhecimento total da situação para que esta afirmação, de enorme gravidade, tenha sido apresentada. Na nossa opinião tem um único propósito: desvalorizar a solução de localização no CTA (1ª Fase).

Não são clarificadas as parcelas que sustentam esta afirmação sem qualquer relação com o objetivo do EIA. Repetimos: Qual a base de sustentação de uma afirmação tão gravosa para a credibilidade do EIA?

O planeamento da organização funcional do sistema de transportes e da mobilidade metropolitana constitui um pressuposto base necessário à efetivação de um modelo de desenvolvimento sustentável do território.

Como se referiu, a TTT Chelas-Barreiro será não só de grande utilidade na acessibilidade ferroviária do aeroporto no CTA a Lisboa, mas também fundamental na ligação ao resto do País. Constitui, no nosso entender e face ao estabelecido na revisão do PROT-AML, datada de 2011, um desígnio nacional. É determinante porque possibilita as ligações ferroviárias da AML à rede ferroviária nacional, designadamente as ligações à linha do Alentejo, a Badajoz e ao Algarve e às plataformas logísticas Norte (Carregado-Aveiras) e Sul (Poceirão-Marateca).

A TTT Chelas-Barreiro insere-se nos objetivos fundamentais do modelo territorial da AML integrada na promoção de condições de equidade territorial, em especial de equidade vertical

para populações de territórios negativamente discriminados (ou seja, a promoção da sua inclusão), não resultando da localização no CTA.

Salienta-se que, a exemplo do previsto para a acessibilidade rodoviária do Montijo a Lisboa, a solução no CTA (1ª fase) pode funcionar apenas com acessibilidade rodoviária baseada na Ponte Vasco da Gama.

A localização do aeroporto no CTA-1ª fase não impõe a construção da TTT Chelas-Barreiro. Seria utilizada na ligação ferroviária, com benefício evidente, se ela estivesse disponível. É, portanto, uma afirmação que ultrapassa o que no mínimo se exige num documento tão importante como o EIA que, por definição, repetimos, deve concentrar-se numa avaliação de forma imparcial e meramente técnica dos impactos que um determinado projeto poderá causar no ambiente, assim como apresentar medidas mitigadoras.

A ligação ferroviária do CTA-1ª Fase a Lisboa não está prevista e não é indispensável, a exemplo do que acontece com o aeroporto no Montijo. Repetimos: a ligação rodoviária a Lisboa utilizará, nas duas soluções, preferencialmente a Ponte Vasco da Gama.

Repetimos o que afirmámos. Concordamos que, em termos de distância rodoviária a Lisboa, a solução no Montijo é mais favorável, sem que isso indique uma redução significativa em termos de tempo de percurso. A diferença de tempo até à ponte Vasco da Gama será da ordem de 5 a 10 minutos.

Consideramos que o tráfego gerado inicialmente pelo aeroporto no CTA não justifica que a ligação da Ponte Vasco da Gama ao CTA seja nesta fase uma autoestrada, mas sim uma via rápida com condições para, no futuro e em função da evolução efetiva do tráfego, possa ser alargada e adaptada a autoestrada.

Esta solução de via rápida insere-se na estratégia que temos vindo a defender de diferir investimentos, ajustando-os às efetivas necessidades demonstráveis. As condições de terreno na zona de inserção da prevista A33, que liga a A12 à A13 que permitiria o acesso mais rápido ao CTA não criam constrangimentos impeditivos na sua construção. Atualmente os acessos rodoviários ao CTA fazem-se pelas EN118 e EN119.

A planeada A33 teria um desenvolvimento de cerca de 12km, podendo numa fase inicial ter a configuração de uma via rápida com condições para ser adaptada no futuro a autoestrada. O tráfego induzido pelo aeroporto no CTA-1ª fase não justifica uma autoestrada.

A autoestrada de ligação do aeroporto do Montijo à Ponte Vasco da Gama, não prevista em nenhum plano rodoviário anterior, mas projetada para servir apenas este aeroporto, terá uma extensão de 3,7km atravessando zonas REN e RAN e implicando várias indemnizações. Foi avaliada a diferença de custos, que serão suportados pelo orçamento do Estado?

Chama-se a atenção para a necessidade de planear alguma redundância de acessos rodoviários a uma infraestrutura desta importância estratégica para o País. A localização no CTA é nesta perspetiva mais favorável.

**Af.10 - Mesmo na configuração minimalista, de aeroporto complementar no CTA, este terá sempre um longo período de implementação, já que tem o processo contratual, a deslocalização do Campo de Tiro da Força Aérea e a construção da 1ª pista como caminho crítico, não permitindo evitar atempadamente o esgotamento do AHD - Lisboa e a perda significativa de procura.**

Afinal os autores conheciam uma solução minimalista. Será que corresponde à apresentada pela Plataforma (CTA-1ª fase) que, no entanto, nas comparações de custo foi sempre omitida?

Quanto ao tempo de construção e à urgência já nos pronunciámos sobre esta matéria. É mais uma afirmação sem a devida justificação. Demonstrem.

**Af.11 - A construção do Aeroporto de Montijo com a operação simultânea do AHD - Lisboa afigura-se, no plano estratégico, a solução mais eficaz, eficiente e racional para responder às necessidades de crescimento rápido da procura na região de Lisboa, designadamente por: b) Se constituir como uma solução de futuro, capaz de satisfazer as necessidades da procura da região de Lisboa nos próximos 30 a 35 anos, nos cenários médios, podendo no limite a sua longevidade atingir perto de 50 anos; c) Permitir melhor rentabilizar os investimentos recentes realizados no AHD – Lisboa e continuar a tirar proveito da sua localização privilegiada;**

Em relação a constituir-se como solução de futuro, “podendo, no limite, a sua longevidade atingir perto de 50 anos”, como justificámos, resulta de desconhecimento ou simples omissão na aplicação de modelos comumente adotados no planeamento da capacidade aeroportuária futura de qualquer solução aeroportuária.

Em Af. 7 demonstramos, com base em metodologias credíveis e utilizadas mundialmente na definição de previsões dessa capacidade, que no máximo a solução Portela+Montijo poderá responder à procura até cerca de 2035. O 2050 e muito menos 2062 não passam de uma miragem sem qualquer fundamento em modelos de planeamento credíveis. É mais uma narrativa.

Em engenharia as afirmações têm de ser devidamente justificadas e não ser produzidas ou reproduzidas com base no “porque sim”. O EIA, ao fazer a afirmação das datas de 2050 e 2062 devia ter apresentado os cálculos e a bibliografia onde se baseia.

De outra forma é mais um elemento enganador.

**Af. 12- A construção de um aeroporto civil na Base Aérea do Montijo (BA6) afirma-se como a única solução atualmente viável para a expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa, por ser a única capaz de responder aos requisitos de urgência, capacidade, comportabilidade e acessibilidade, no contexto atual”.**

Repetimos: Não temos conhecimento que exista qualquer documento que, de forma clara, integrada e objetiva, cumprindo uma análise custo-benefício das soluções na BA6 e no CTA (1ª Fase) e a legislação em vigor, possa ter sido a base desta afirmação.

Sobre a urgência já nos pronunciámos. Não basta produzir afirmações. Têm de ser devidamente justificadas.

Esta afirmação conjuga-se com a que na mesma linha de atuação é apresentada no EIA: **Ser de mais rápida concretização, respondendo melhor ao requisito de urgência imposto pelo aumento rápido da procura; e) Aproveitando uma instalação pública existente, é uma solução significativamente mais económica, possuindo condições para ser concretizado sem encargos para o Estado.**

Repetindo o então afirmado, a solução de localização no CTA teve sempre presente garantir um investimento que se ajustasse à evolução da procura, de necessidades demonstráveis, isto é, “ir fazendo” em vez de “fazer tudo de uma vez”, permitindo diferir investimentos ao longo do tempo. Daí a previsão em quatro fases.

Não se entende, portanto, a frase que refere o avultado investimento associado à construção do novo aeroporto de raiz. É um novo aeroporto, como o é na solução Montijo, mas com dimensão das infraestruturas de terra e ar análogas em termos de custo e sem quaisquer condicionamentos em termos de construção, o que não acontecerá na BA6.

É igualmente referido que a construção do NAL no CTA representa um investimento global muito avultado não sendo possível suportá-lo com financiamento público.

Só por um grande desconhecimento é que esta afirmação é feita. Qual a fonte? Têm os dados de análise comparada baseados em *Master Plans* das soluções Montijo e CTA (1ª fase) que demonstrem que a solução na BA6 é mais económica?

Se os têm porque não os apresentaram?

Trata-se de uma afirmação que replica as que nesta matéria têm sido produzidas pelo Governo e pela ANA/VINCI na defesa da decisão política que foi adotada, independentemente dos resultados do EIA, condicionando-o.

Porque é que os custos de construção, que até prova em contrário, são análogos para as duas localizações, na solução Montijo, são sem encargos para o Estado e na solução CTA não o são?

Mais uma invenção.

**Af. 13 - Prevê-se que o concelho mais afetado seja o da Moita, mas que com a aplicação de medidas ambientais adequadas e indicadas para o Ambiente Sonoro, o impacte possa ser, de certa forma, minimizado. (Vol I, página 33)**

Em termos de saúde humana, há a considerar a emissão de poluentes e, sobretudo, o ruído introduzido pelas aeronaves numa zona que é densamente povoada.

As medidas de minimização apontadas no EIA são claramente insuficientes e de difícil entendimento.

**Ruído:** No que se refere ao ruído, a localização do aeroporto na BA6 implicará um impacto muito significativo em áreas de elevada densidade populacional. Verificar-se-á intenso ruído designadamente durante o sobrevoo em aterragem no sentido Norte (operação que na Portela corresponde a 72,5%) e em descolagem, em caso de ventos de Sul.

Em resultado destes sobrevoos, as freguesias dos concelhos do Barreiro e da Moita (Lavrado, Baixa da Banheira, Vinha das Pedras, Quinta da Lomba, Quinta do Torrão, entre outras) serão as mais afetadas, com níveis de ruído de valor superior aos limites estabelecidos no Regulamento Geral de Ruído para os períodos diurno e noturno.

Os habitantes das freguesias acima referidas vão ser confrontados com uma situação nova para a qual não têm habitações devidamente insonorizadas. A sua qualidade de vida vai ser profundamente alterada. Estão previstas compensações para esses habitantes?

De acordo com modelos empíricos, designadamente o proposto pela AdP e a aplicação as isófonas do aeroporto de Gatwick, estima-se que em resultado dos sobrevoos, poderão ser afetados, com níveis de ruído de valor superior a esses limites entre 30 000 a 35 000 habitantes.

No CTA seriam afetados, para o mesmo nível de ruído, cerca de 400 habitantes. Estavam previstas medidas de insonorização das habitações das populações afetadas.

No EIA não se encontrou nenhuma formulação concreta que permita inferir que serão adotadas, nas habitações das populações afetadas, medidas de minimização do ruído induzido pela operação do aeroporto do Montijo.

#### **Af.14 Risco de colisão com aves (Birdstrike).**

O atravessamento das rotas migratórias dos milhares de aves de grande porte, voando a baixa altitude, que utilizam todos os anos na zona da BA6, na envolvente da ZPE do Estuário do Tejo, para invernção e mesmo nidificação, poderá traduzir-se num perigo para a atividade da aviação, pelo aumento do risco de colisão com aves.

As fases de voo estatisticamente mais propensas a acidentes aéreos são: Aproximação Final e Aterragem (47%) e Descolagem e Subida Inicial (14%).

No Montijo, durante mais de 70% do tempo estas fases de voo terão lugar sobre as zonas densamente povoadas situadas a Sul da pista, onde as consequências de um acidente poderão assumir uma dimensão catastrófica.

Os dados recolhidos através de radar e explicitados no EIA demonstram a presença significativa de aves de grande porte (incluindo flamingos, patos e cegonhas), nas faixas de altitude em que aquelas fases de voo se desenvolvem, o que agravará o risco de acidente. Risco que tem sido realçado tanto por pilotos comerciais como por vários elementos da Força Aérea.

Mesmo sem ter em conta a natureza e os diferentes comportamentos e exigências de voo das aeronaves militares que operam na BA6 (fundamentalmente a hélice e a turbo-hélice) e das aeronaves civis (turbinas), uma simples abordagem do conceito de risco implicaria um maior detalhe nas justificações apresentadas no EIA.

O risco depende da probabilidade de colisão, associada a cada tipo de propulsão e dimensão das aeronaves, à sua forma de operar e, de forma determinante, do número de movimentos e das exigências de voo. Depende igualmente das rotas das aeronaves civis nas fases de Aproximação Final e Aterragem e do número de movimentos/hora que, de acordo com as previsões, será cerca de 25 vezes superior à situação atual na BA6.

Tudo isto, só por si, desaconselharia a instalação de um aeroporto civil na BA6.

Não se conhece a avaliação deste risco para a solução no Montijo. Foi feita para a solução no CTA e consta do relatório do LNEC datado de 2008, tendo a NAER realizado mais tarde um estudo sobre a mesma temática, cujas conclusões não divergem daquele.

As medidas mitigadoras e de compensação que o EIA propõe para a solução Montijo poderão minorar, mas não eliminam de forma significativa o risco de *birdstrike*, além de que a exequibilidade prática e real eficácia de algumas dessas medidas, como a monitorização através de radar da avifauna durante a fase de exploração do aeroporto, carecem de demonstração.

Não tendo sido apresentada a avaliação do risco de colisão de aeronaves com aves, consideramos indispensável que ela seja feita por uma entidade idónea e independente, que inclua uma avaliação da exequibilidade e eficácia das medidas mitigadoras e do efetivo grau de contribuição de cada uma para a redução do risco.

**Af.15 -Face aos resultados obtidos ao nível da análise de impacte decorrente do efeito de perturbação sobre a avifauna estuarina considerou-se, ainda assim, relevante a definição de medidas de mitigação associadas ao Projeto do Aeroporto do Montijo (Volume de Aditamento ao EIA)**

Em complemento o EIA descreve que *“tal como justificado no Estudo Complementar apresentado conjuntamente com o EIA entregue em abril de 2019 (Volume III – Anexo 6.3), não se identificaram medidas de minimização de impacte exequíveis, dado o Projeto e impacte em questão, pelo que houve a necessidade de definição de Medidas de Compensação para a avifauna estuarina.”* (pág. 34).

Ou seja, salvo melhor entendimento, o próprio EIA demonstra que os impactos sobre a avifauna são não só elevados, como impossíveis de minimizar. Depois entra em considerações sobre “gestão de habitats” (mais a montante do estuário) para procurar compensar esses impactos, mas isso dificilmente irá contrabalançar a destruição dos habitats devidos à implantação do aeroporto no meio do estuário do Tejo.

Considerando que o ideal é conservar os sítios existentes, as medidas compensatórias não podem deixar de ser vistas como uma solução sucedânea e residual. As Medidas de Compensação e de Gestão propostas carecem de demonstração da sua eficácia.

Fundamental, para que esteja garantida a eficácia das medidas compensatórias, é que o novo ou renovado sítio assegure funções ecológicas comparáveis às do sítio afetado.

Face ao exposto e com a desilusão de ter lido um documento que necessita de ser expurgado de afirmações sem fundamentação e sempre numa dada orientação, transcrevemos a frase de um artigo do Jornal de Negócios de 2-08-2019.

“Disseram as musas a Hesíodo (um dos maiores poetas gregos da Antiguidade):

**Sabemos dizer muitas mentiras semelhantes a verdades”.**

## **CONCLUSÕES E PROPOSTA DE DECISÃO**

Da análise do EIA verifica-se que o documento apresenta muitas lacunas que deverão ser colmatadas, designadamente, nos seguintes aspetos:

1. Apresentação da fundamentação das afirmações feitas e identificadas pela Plataforma. A sua não fundamentação retira credibilidade ao EIA.
2. Descrição dos projetos, baseada em “Master Plans” das soluções Montijo e do CTA-1ª fase que conduziram a conclusões como a apresentada nas afirmações elencadas no quadro relacionadas com custos e tempos de construção.
3. Identificação dos aeroportos internacionais na Europa com a dimensão do de Lisboa localizados no meio de cidades ou construídos em anos recentes que se situem numa zona húmida que integra a Zona de Proteção Especial (ZPE) e Reserva Nacional como é o caso vertente da Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET). A solução Portela+Montijo implica a manutenção do aeroporto da Portela sem alternativa futura.
4. Apresentação de argumentos, com a devida e exigível justificação, que permitam concluir que a solução Portela+Montijo é uma solução com futuro. A sua saturação



ocorrerá em meados da década de 30. O EIA deverá fundamentar a afirmação, repetida em diversas situações, que se trata de uma solução que serve o fim a que se destina e que, por isso, não criará fortes constrangimentos ao desenvolvimento económico do país durante várias décadas. Que exemplos de aeroportos internacionais têm sido eficazes com base em soluções duais definitivas?

5. As medidas mitigadoras que o EIA propõe poderão minorar, mas não eliminam o risco de colisão de aeronaves com aves, além de que a exequibilidade prática e real eficácia de algumas, como a monitorização por radar da avifauna durante a fase de exploração do aeroporto, carecem e exigem demonstração.
6. Nenhuma ação de investimento público deve ser adotada sem que primeiro haja resposta para a seguinte pergunta básica: Há soluções melhores para atingir o objetivo? Sim. Até prova em contrário e sem utilização de subterfúgios a melhor localização é no CTA (construção por fases). A solução CTA (1ª fase) é, em termos de custo e prazo de execução, análoga à solução na BA6 (Montijo).
7. Face ao exposto, solicitamos que a aprovação do EIA esteja condicionada à apresentação da informação em falta e da correção das afirmações feitas sem a devida fundamentação técnica e económica que torne o EIA credível sem que possa ser conotado apenas como um instrumento para validação da solução Portela+Montijo.
8. Em consequência, propomos que seja emitida uma DIA apenas após esclarecimento de todas as afirmações produzidas sem a devida e exigível fundamentação e, principalmente, só após concluída a avaliação do risco de colisão com aves por entidade idónea e independente que inclua uma avaliação da exequibilidade e eficácia das medidas mitigadoras e do efetivo grau de contribuição de cada uma para a redução do risco.

Nota final: Uma palavra de agradecimento aos colegas pelas sugestões que contribuíram para a valorização do texto.

**Lisboa, setembro de 2019**

**Carlos Matias Ramos**