


A solução Alcochete

Afirmações em defesa da solução Montijo (produzidas pelo Governo e pela ANA/VINCI) e respetiva análise com base no contraditório nunca contestado.

Prof. Carlos Matias Ramos

Afirmações do Governo e pela ANA/VINCI para justificação da decisão pela solução Montijo	A realidade
1. <u>Longevidade</u> da solução Portela+Montijo de pelo menos 50 anos.	<p>A aplicação dos valores das taxas estimadas pela AIRBUS para a evolução do crescimento de passageiros, do modelo baseado na 30ª Hora de Ponta para os números de movimentos e os resultados do relatório do EUROCONTROL, de dezembro de 2016, conduzem a uma saturação da solução Portela+Montijo em meados da década de 30. Aeroporto no Montijo construído para um período máximo 10 anos de vida. Conduz ao Portela+2</p>
2. Aeroporto no Montijo é uma <u>solução mais rápida e de fácil execução</u> .	<p>Nunca foram disponibilizados os documentos, baseados numa análise técnico-económica comparada, que justificam esta afirmação? É fácil demonstrar a sua inconsistência. A alternativa ao Montijo, baseada na 1ª fase do projeto do NAL (Novo Aeroporto de Lisboa) no CTA (Campo de Tiro de</p>  <p>Layout apresentado pela ANA/VINCI para o aeroporto no Montijo (Alcochete) contempla infraestruturas de terra e ar análogas às previstas para o Montijo na BA6. As necessárias obras na BA6 para a sua adaptação a aeroporto civil, implicam no essencial:</p> <p>a) a execução de uma nova pista com o seu prolongamento em 390m e o seu alteamento máximo de cerca de 2,7m com um aterro para o estuário do Tejo com 10m de altura</p>

Afirmações do Governo e pela ANA/VINCI para justificação da decisão pela solução Montijo	A realidade
	<p>executado em zona de lodos (4 m de espessura) e com <i>bed-rock</i> a 22m de profundidade;</p> <p>b) a execução do taxiway e das obras de alteamento de toda a plataforma e zona envolvente que terá de ser construída de novo;</p> <p>c) o aproveitamento da BA6 em menos de 10%.</p> <p>Os custos do Montijo serão da mesma ordem de grandeza dos estimados para a 1ª fase do NAL no CTA. As obras do aterro da plataforma impõem tempos de consolidação significativos. No CTA não há condicionamentos em relação à construção do aeroporto com duas pistas e a sua extensão futura.</p> <p>Onde estão os estudos documentados que provam a afirmação recorrentemente utilizada para influenciar a opinião pública?</p>
<p>3. <u>Solução alternativa muito mais cara e de execução que poderia durar 10 a 15 anos (PM e Ministro Pedro Marques)</u></p>	<p>Quanto aos custos a afirmação foi devidamente rebatida no número anterior. Foram frequentemente solicitados os documentos que justificassem esta afirmação. Nunca foram fornecidos. A ANA/VINCI nunca se disponibilizou para o confronto direto.</p> <p>Quanto ao prazo refiro, a título de exemplo, o tempo de construção do novo aeroporto de Istambul. Neste novo aeroporto, para 90 milhões de passageiros, a construção demorou cerca de 5 anos. No relatório do LNEC está estimado um tempo de construção do NAL até ao “open day”, com duas pistas, de sete anos. Sem comentários!</p>
<p>4. <u>A pista da BA6 poderá receber praticamente todo o tipo de aeronaves sem grandes obras (Presidente da ANA).</u></p>	<p>Apresentámos os cálculos do comprimento necessário. Na atual BA6 não será possível operar com aviões da Classe C. Exemplo o A320-200. A afirmação foi corrigida, indicando a ANA a necessidade do aumento do comprimento em 390m. Mesmo assim não pode receber os “wide bodies”. A Ryanair tem este tipo de aviões.</p> <p>O aeroporto no CTA não teria limitações de comprimento de pista(s) e permite a sua expansão. É uma solução com futuro.</p>

Afirmações do Governo e pela ANA/VINCI para justificação da decisão pela solução Montijo	A realidade
<p>5. 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 <u>requisito de urgência</u>. (PM e Ministros das Infraestruturas).</p>	<p>Existe na ANA, desde 2010, o projeto do aeroporto com a localização no CTA, que possibilita o desenvolvimento em quatro fases.</p> <p>Tem a Declaração de Impacto Ambiental (DIA) válida até dezembro de 2020.</p> <p>Sem comentários.</p>
<p>6. <u>Estudo de Impacto Ambiental</u></p>	<p>Foram enviados, no âmbito da Consulta Pública, comentários às diversas afirmações neste Estudo que demonstram vários erros, omissões e insuficiências. Não foram contestados com documentos que provem essas afirmações.</p> <p>Salientam-se apenas os aspetos relativos ao ambiente sonoro e ao risco de colisão de aves com as aeronaves.</p> <p>O aeroporto do Montijo afetará cerca de 30000 a 35000 habitantes com níveis de ruído superiores aos estabelecidos em Lei. No CTA seriam 400.</p> <p>O EIA não contém a análise de risco de colisão. O NAL no CTA tem.</p> <p>Refere, no entanto, que nos corredores (aterragem e descolagem), que atravessam a banda de 2000 a 4000 pés, as espécies que se deslocam em grandes bandos. Refere ainda que as que apresentam o maior risco correspondem sobretudo a espécies de aves planadoras de grande dimensão. Na época das migrações o Estuário do Tejo chega a dar abrigo a mais de 200 mil aves de 200 espécies diferentes.</p> <p>A segurança aeronáutica e o bem-estar e saúde das pessoas não foram consideradas como determinantes.</p> <p>Não se entende a aprovação da AIA.</p>