



MAGELLAN
500 AIRPORT

Pronúncia

Magellan 500

Terceira Fase da AAE

Avaliação das Oportunidades e Riscos das Opções Estratégicas

Relatório Preliminar CTI de dezembro de 2023 - Consulta Pública

Comissão Técnica Independente

Exma. Senhora Presidente

Prof. Dra. Maria do Rosário Partidário

Por e-mail e por Protocolo

Lisboa, 26 de janeiro de 2024

Assunto: Terceira Fase da AAE – Avaliação das Oportunidades e Riscos das Opções Estratégicas – Relatório Preliminar CTI de dezembro de 2023 - Consulta Pública / Pronúncia da Magellan 500

1 Introdução

O presente documento contém a pronúncia da Magellan 500 relativa ao documento disponibilizado pela Comissão Técnica Independente (“CTI”) denominado “Relatório Ambiental – Preliminar – Avaliação Ambiental Estratégica – dezembro de 2023” (adiante designado por “**Relatório Preliminar**”).

A presente pronúncia tem por base o teor do Relatório Preliminar e é apresentada sem prejuízo de a Magellan 500 se poder vir a pronunciar sobre a matéria a que respeita o Relatório Preliminar e que possa estar contida em documentos ou fontes que não estão integrados no Relatório da Fase III.

A Magellan 500, sendo interessada direta no presente procedimento, reserva-se ainda o direito de levar ao conhecimento da CTI outra informação ou contributos adicionais que se venham a identificar como relevantes para a concretização das tarefas que cabem no mandato da CTI, tal como definida na Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro (“**RCM 89/2022**”) e, mais recentemente, na Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2023, de 26 de julho (“**RCM 86/2023**”).

Antes de se entrar na apresentação dos contributos relativos ao Relatório Preliminar, importa dar nota de um conjunto de aspetos que são transversais ao Relatório Preliminar e cuja consideração por parte da CTI se afigura indispensável, no sentido de o resultado final da análise que vier a ser realizada pela CTI respeitar a verdade dos factos e a legalidade.

Os aspetos que, a este respeito, cabe destacar são os seguintes:

- **Expectativa dum tratamento justo e imparcial:** O Aeroporto de Santarém constitui um projeto de iniciativa privada que, nos termos legais, a Magellan 500 pretende realizar em Portugal, sem recurso a qualquer financiamento público. A inclusão do Aeroporto de Santarém na Análise Ambiental Estratégica (“AAE”) promovida pela CTI resulta de uma proposta do Governo, aceite pela Magellan 500, acreditando esta que a análise a realizar pela CTI deverá ser justa e imparcial, o que a nosso ver não resulta do atual teor do Relatório Preliminar.
- **Julgamento em causa própria:** pese embora a RCM 89/2022 dar abertura à consideração de outras Opções para além das inicialmente previstas, a CTI criou a Opção Estratégica (“OE”) OE6 baseada no Projeto Magellan 500 (vide entrevista Presidente da CTI ao Público de 8 de abril de 2022: criação duma solução própria Alcochete complementar a Aeroporto Humberto Delgado (“AHD”) "por uma questão de coerência" com a solução de Santarém), e que é em si um passo intermédio para a OE3 (CTA) manifestamente favorecida pelo Relatório Preliminar. Adicionalmente, a CTI usou os recursos colocados à sua disposição para desenvolver esta nova OE6, bem como ajustar a OE3 (em particular, no que se refere à localização das pistas). Depois, a CTI comparou estas OEs, com as restantes OEs que envolvem o Aeroporto de Santarém, julgando em causa própria e concluindo em detrimento das OEs que integram o Aeroporto de Santarém.
- **Direito a ser levados em conta:** ao longo da presente pronúncia constatar-se-ão diversas descon siderações pela CTI de elementos e de argumentos apresentados em anteriores pronúncias pela Magellan 500 sem sequer explicar porquê, de erros por desconhecimento do Aeroporto de Santarém (não obstante a Magellan 500 ter disponibilizado à CTI a respetiva informação), sem que tenha havido qualquer pedido de esclarecimento associado, ou de interpretações abusivas, ou ainda de conclusões adversas contidas no Relatório Preliminar, sem qualquer tentativa por parte da CTI de atempadamente esclarecer com a Magellan 500 se seriam resolúveis. De notar, que a Magellan 500 sempre esteve disponível e foi proactiva na interação com a CTI, conforme se poderá concluir das interações presenciais ou telefónicas com os seus membros, das quais guardamos registo detalhado, que teremos muito gosto em partilhar.

Para os devidos efeitos, a Magellan 500 reserva-se, desde já, o direito de tomar as diligências que se afigurarem adequadas, designadamente de natureza contenciosa, caso a CTI insista em não atender, considerar, analisar e ponderar os contributos que a Magellan 500 apresenta nesta pronúncia, bem como se não apresentar uma resposta concreta a cada um dos atributos apresentados.

- **Experiência internacional:** a matéria que à CTI cabe analisar corresponde a um projeto cuja relevância deve ser desenvolvido por especialistas com elevada e comprovada experiência no desenvolvimento de aeroportos. Pelas razões que se conhecem, em Portugal não se constroem aeroportos internacionais de raiz há mais de 50 anos, não existindo experiência efetiva nesta matéria. Por isso, o Aeroporto de Santarém foi desenvolvido, e continua a sê-lo, em estreita colaboração com empresas consultoras internacionais de referência, com experiência comprovada relativamente a aeroportos hubs intercontinentais que operam atualmente em diversas geografias do globo. Estranhámos, pois, e a diversas instâncias sentimos, que a CTI não tenha recorrido a semelhante manancial de experiência na sua análise para efeitos do estudo que até agora promoveu às diversas Opções.

2 Contributos de natureza geral

Atento o conteúdo do Relatório Preliminar, não pode a Magellan 500 deixar de assinalar os seguintes reparos ao mesmo e aos critérios, metodologias e conclusões da CTI:

- **Inviabilidade (falsa) das Opções que incluem o Aeroporto de Santarém:** a declaração do Aeroporto de Santarém como “inviável” para um hub intercontinental “AHD+STR (OE4) e STR (OE5) por razões aeronáuticas (de navegação aérea):” assenta num erro de interpretação que contraria a informação técnica disponível, designadamente aquela que até ao momento foi disponibilizada pela NAV Portugal, E.P.E. (“NAV”), que prontamente a desmentiu (conforme artigo Expresso 14 dezembro: NAV afirma “que fez apenas um relatório técnico e que não classificou nenhuma opção como “inviável”).

O Projeto Magellan 500 foi concebido com uma orientação de pistas otimizada do ponto de vista da orientação dos ventos, orografia e impactos ambientais. Para além disso, maximiza, em diversos aspetos, a compatibilidade futura com o AHD.

Desde a conceção inicial do Aeroporto de Santarém houve consciência de todas as condicionantes circundantes que qualquer projeto de aeroporto tem necessariamente de levar em conta, incluindo restrições militares como a zona R60 de Monte Real.

Em fevereiro-abril de 2023, a Magellan 500 apresentou à CTI uma solução de gestão de espaço aéreo, no quadro do projeto desenvolvido ao longo de 2020-22, que respeitava a zona R60.

A 27 abril de 2023, a CTI apresentou o Relatório da 1ª Fase da Avaliação Ambiental Estratégica, onde relativamente a Santarém os “Conflitos com espaço aéreo militar” surgem como “Resolúvel” (slide 165), numa aceitação de conformidade da solução proposta.

Posteriormente, a NAV desenvolveu para a CTI um relatório (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação) onde fez uma análise, idêntica para todas as opções estratégicas, dum Point Merge alinhado com as pistas (esta é uma nova técnica com mais capacidade de organização das aeronaves para a aterragem que está atualmente em fase de implementação (2024)).

SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA - ENQUADRAMENTO

- A 5 dezembro 2023 a Comissão Técnica Independente (CTI)apresentou o Relatório Preliminar da “análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa” RCM 89/2022.
- Consta deste relatório o Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação Aérea das Opções Estratégicas.
- Neste relatório a NAV fez uma análise, igual para todas as opções, dum cenário de “Point Merge” alinhado com as pistas.
- Na sua página 90 final, o relatório conclui, acerca do Magellan 500: “o projeto apresentado pelo proponente apresenta **constrangimentos** relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes **numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto**, nomeadamente o impacto que a orientação das pistas de STR representa na área de Monte Real. Nessa circunstância **deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito**”.
- Imediatamente iniciámos o que o próprio relatório recomenda: estudos de cenários com soluções de “Point Merge” tendo em conta a envolvente do Magellan 500.

SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – DESENVOLVIMENTO

- De referir que a própria Eurocontrol, na descrição das soluções “Point Merge”, prescreve cenários em que estas poderão não ser alinhadas com as pistas.
- **Grandes aeroportos de capital da Europa operam com Point Merge não alinhados com as pistas.** Para dar alguns exemplos, é o caso dos aeroportos de **Oslo, Dublin e, num caso extremo, Roissy Charles de Gaulle** (3º mais movimentado aeroporto Europeu), em que o Point Merge para os voos vindos de Oeste está quase em direção oposta à pista. Todos estes cenários estão representados nos slides finais do presente documento.

- A navegação aérea implica sempre compromissos operacionais entre os diversos stakeholders, incluindo as zonas militares. O mais importante é precisamente esta procura conjunta de soluções com menor impacto global.
- Com base nas diversas conversações com os stakeholders, desenvolvemos com o apoio dos nossos consultores de Flare Aviation Consulting, como base de trabalho, uma **estratégia evolutiva resumida no slide adiante intitulado “Airspace Evaluation Framework”**.
- O conceito da Airspace Evaluation Framework é, **à medida que o tráfego aumenta em fases futuras**, verificar com os stakeholders uma **gradação de graus crescentes de liberdade, mas sempre de menor dimensão e impacto, permitindo o aumento gradual de tráfego**.

SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – CENÁRIOS

Assim, teremos uma gradação de Cenários à medida que o tráfego aéreo cresce:

- **Cenário 0:** cenário apenas de referência, de acordo com o Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação Aérea das Opções Estratégicas, e o que implicaria.
- **Cenário 1-A:** solução de arranque conforme proposta inicialmente pela Magellan 500.
- **Cenário 1-B:** como 1-A, com flexibilidade no limite das 2,5 milhas na proximidade das áreas militares R60.
- **Cenário 2-B:** como 1-B, mas estabelecendo um Point Merge a norte evitando a zona militar R60, e por separação vertical, a zona militar R39 (teto 5.500 pés).
- **Cenário 2-C:** como 2-B, mas negociando o levantamento do limite inferior numa parte menor da zona militar 60B, a Este, do nível do chão até uma altitude a definir com a NAV e a Força Aérea Portuguesa, em função dos parâmetros terminais de voo pré aterragem no Magellan 500.
- **Cenário 3-C:** só possível com funcionamento em Hub, após fecho do AHD. Como 2-C, mas estabelecendo um segundo Point Merge, complementar ou alternativo, a Sul, abrindo opções para aumento adicional do tráfego.

SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – NOTAS IMPORTANTES

- **Todos os cenários** foram desenvolvidos **evitando a zona militar mais sensível R60A a Norte**, onde se localiza a Base Aérea de Monte Real.

- Mesmo **na zona militar R60B a sul**, para os cenários 2-B em diante, apenas seria usada **flexibilidade numa fração menor a Este, e a relativamente baixa altitude**, já que seria sempre para a fase terminal da aproximação dos aviões comerciais
- **A altitude de levantamento do limite inferior nessa fração menor da zona R60B** deverá ser tão baixa quanto possível, a estudar em detalhe com os stakeholders. Muito provavelmente a altitudes iguais ou inferiores a 10 000 pés, procurando minimizar ainda mais a necessidade de espaço aéreo abaixo de R60B, com base em procedimentos pormenorizados, e **poderá ser tão baixa quanto 5.000 pés**. Idem relativamente à respetiva profundidade.
- Os 5.000 pés seriam tecnicamente válidos num cenário em que as aeronaves já estarão niveladas a 4.000 pés a partir do momento em que a aproximação entra na zona militar (incluindo a curva para alinhamento com a pista a essa altitude), tendo em conta que é necessária uma separação vertical de 1.000 pés.

SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – CONSIDERAÇÕES IMPORTANTES

- De notar que estas **soluções serão apenas usadas na Configuração Não-Preferente dos ventos, num espaço temporal de operação do aeroporto relativamente reduzido**, já que os ventos predominantes na região farão que, na maior parte do tempo, as aterragens (e os Point Merge) sejam desenvolvidos para Sudeste, na direção oposta das pistas, sem interferência com zonas militares.
- Esta solução confirma o projeto **Magellan 500** como o que **menos zonas militares afetará: apenas duas e muito parcialmente** (R39 e R60B).
- **CTA impactará total ou parcialmente 5** (total CTA e parcial VNO, Santa Margarida, Montijo e Alverca) e **Vendas Novas impactará 6** (total CTA e VNO; parcial Santa Margarida, e Montijo; proximidade e possível conflito com Beja e TRA 13) (Relatório Preliminar).
- Fica evidente uma clara **vantagem da orientação das pistas do Magellan 500: não interferir com o Point Merge do AHD** (e vice-versa). Não seria o caso se tivessem idêntica orientação, por potencial conflito mútuo entre os Point Merge e rotas de descolagem de cada um dos aeroportos.

No espírito de abertura, transparência e cooperação que a Magellan 500 sempre demonstrou, continuaremos a trabalhar com as entidades competentes no sentido de validar as soluções propostas, na convicção de serem aquelas que melhor respeitam o superior interesse nacional.

Concluindo, o Aeroporto de Santarém é viável para um hub intercontinental ao contrário do que incorretamente refere o Relatório Preliminar.

- **Equivalência entre infraestruturas de acesso e “planeadas”** - a CTI compara, em pé de igualdade, as OE3, OE6, OE7 e OE8 que estarão dependentes da construção de enormes, custosas e demoradas infraestruturas de acesso, e as Opções que envolvem o Aeroporto de Santarém cuja localização já hoje dispõe da mais elevada conectividade rodoviária e ferroviária, e cujo projeto inclui as curtas vias de interligação. Esta metodologia da CTI não respeita a realidade e favorece aquelas opções a diversos níveis:

- **Temporal:** conforme o Relatório Preliminar, o funcionamento pleno da OE3 (Alcochete Hub) favorecida pela CTI dependerá da construção acelerada da Terceira Travessia do Tejo (“TTT”) e de mais 80 Km de linha de Alta Velocidade (“AV”) a Sul do Tejo incluindo uma 4ª longa travessia ferroviária do Tejo Carregado-Benavente, facilmente orçamentáveis em valores superiores a 5 mil milhões de Euros no total, representando – mesmo admitindo apoios financeiros europeus – um esforço gigantesco para os contribuintes portugueses.

Com base no histórico nacional de grandes obras públicas, a construção de cada uma destas poderá facilmente durar 10-15 anos, e, no seu conjunto, bem mais de 20 anos atravessando múltiplas legislaturas ... isto se chegarem a ser feitas. E o cenário não é muito diferente no caso das OE7 e OE8 (Vendas Novas).

Estes tempos implicarão uma degradação por longo tempo do funcionamento destas OEs, isto assumindo que alguém aceitaria entretanto investir, mesmo com fortíssimos subsídios públicos à construção e exploração, num grande projeto aeroportuário desconectado do modo ferroviário por muito tempo. E também atrasará por décadas o fecho do AHD tão almejado pela CTI.

Isto não está refletido nas análises que são feitas pelo Relatório Preliminar, por exemplo nas áreas de procura (PT1) onde poderia levar ao disparar dos valores da “procura não atendida”, nem económica (PT5) com a conseqüente dramática degradação do VAL e do “interesse dos promotores”.

O Relatório da CTI não espelha a realidade e não analisa objetivamente as Opções que envolvem a construção de grandes infraestruturas públicas – como sucede com a OE3 (Alcochete Hub).

- **Financeira:** dos investimentos estimados em infraestruturas de acesso para as OE3 e OE6 preferidas pela CTI, constata-se que uma parte - TTT e primeiros 22 Km, até ao Poceirão – são parte da linha

de Alta Velocidade (“AV”) para Madrid e a sua construção está inscrita no Plano Ferroviário Nacional (“PFN”) até 2050. No entanto, mesmo se essa parte do custo pode não ser totalmente alocável ao projeto do aeroporto no CTA, já a sua aceleração forçosa nos próximos anos o será.

Adicionalmente, na componente rodoviária apenas se considerou a extensão da A33 entre a A12 e a A13, quando os estudos de 2010 apontavam para a necessidade dum conjunto adicional de obras rodoviárias que já foram objeto da nossa pronúncia de 4 de agosto de 2022 (totalmente desconsiderada pela CTI).

Nos próximos 10 anos (pelo menos), o País já está comprometido com o outro grande investimento da AV Porto-Lisboa, orçado em mais de 4.500 milhões de Euros. Fará uma diferença abissal para os governos das próximas legislaturas (e para o País) poder avançar para a TTT e a AV a Sul apenas na sequência temporal da AV Lisboa-Porto, conforme prescrito no PFN, em vez de comprometer a capacidade de investir noutras regiões e áreas primordiais da sociedade, por havê-la empenhado numa simultaneidade evitável de mega-obras.

- **Concorrencial:** na avaliação da OE3, a CTI assume que será construído o troço de AV Poceirão-CTA-Carregado numa extensão de 58 Km, que inclui uma nova, extensa (cerca de 12 Km de comprimento) 4ª ponte ferroviária sobre o Tejo (“4TT”), e facilmente orçamentável no seu todo em cerca de 1.500 milhões de Euros.

Partindo desta assunção, o Relatório Preliminar considera que o custo do “Ramal do NAL” dedicado de 20 Km previsto nos estudos de 2010 não é imputável àquele projeto, mas tão só os 7 Km dentro no perímetro do aeroporto, reduzindo assim, dramaticamente, os custos de conectividade ferroviária da OE3.

Escreve a CTI no Relatório Preliminar que “Esta solução se baseou na informação tem como suporte os elementos do PFN e os que foram apresentados pela Infraestruturas de Portugal (IP) (Rede Ferroviária Nacional-Articulação com as localizações em estudo para o Novo Aeroporto de Lisboa, Workshop PT3, LNEC 27/09/2023)” (PT3_Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1).

A comprová-lo, um artigo no jornal O Público, de 7 de dezembro de 2023, com o título “Alcochete desvia alta velocidade para margem esquerda do Tejo e força nova ponte” não mereceu qualquer desmentido público conhecido por parte da IP.

Ora será que este troço Poceirão-CTA-Carregado consta efetivamente do PFN?

O documento base do PFN nem a ele alude, deixando-o a sombreado nos mapas. A respetiva apresentação pública nem nos mapas o coloca, e apenas surge com mais alguma visibilidade num anexo de mapas. Não cremos que baste um Workshop no LNEC (entidade também responsável pela Avaliação Ambiental Estratégica em curso da AV) para mudar o PFN e comprometer o País e os próximos governos a investir cerca de 1.500 milhões de Euros num troço de AV e numa 4ª ponte sobre o Tejo, que seguramente sem aeroporto no CTA não será racionalmente opção imediata.

Requeremos, pois, que os custos do Ramal do NAL de 20 Km sejam incluídos na OE3. Pelo acima exposto, também entendemos que o troço de AV Poceirão-CTA-Carregado apenas será construído devido à opção pela OE3, pelo que deverá ser considerado uma ajuda de Estado a esse projeto, a mesmo título das outras que vierem a ser concedidas, e tratadas adiante na presente pronúncia.

Também contestamos como aparentemente teve lugar um Workshop que resultou na assunção que um extenso troço de AV que beneficia a localização CTA (OE3 e OE6), sem ter sido dada idêntica oportunidade à Magellan 500 para estudar itinerários que, a Sul de Leiria, permitissem também servir Santarém. Para mais quando é evidente que a CTI considerou esses itinerários, conforme é bem visível nos mapas do PT4_Anexo 4 - Condicionismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos.

Em linha com o acima exposto, não é, pois, de estranhar que o próprio Relatório Preliminar reconheça na página 320: "... do ponto de vista económico, do cenário que inclui o projeto da Alta Velocidade e TTT deverá ter em consideração todos os custos (económico, social e ambiental) e benefícios. Nesta análise, naquele cenário, apenas se consideram os benefícios da redução do tempo no acesso ao aeroporto, mas não os respetivos custos. Esta limitação altera a avaliação relativa das opções estratégicas, beneficiando as localizações CTA e VNO."

Só com esta avaliação enviesada se explica que as únicas duas opções estratégicas (OE4 e OE5) com ligação ferroviária desde o primeiro dia e a custo zero para o contribuinte, sejam as mais mal classificadas na avaliação preliminar, o que denota uma análise por parte da CTI distorcida da realidade atual.

- **Definição de zona de influência:** uma grande quantidade das análises ao longo de todo o Relatório Preliminar estão falseadas por uma definição defeituosa das "zonas de influência" de cada aeroporto.

Na área de acessos PT3 elas são definidas como "isócronas de 30 minutos a partir de cada localização aeroportuária, calculadas ao longo da rede rodoviária, em condições normais de circulação. Para além

de referenciarem a porção do território acessível em 30 min ou menos partir de cada localização, estas isócronas constituirão as unidades espaciais de análise local, através das quais serão agregadas as variáveis objeto de medição neste estudo” (Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1 - 2.1. Enquadramento territorial – Pág. 10).

Não faz qualquer sentido definir a zona de influência de aeroportos internacionais, infraestruturas comumente separadas por centenas de quilómetros, pela distância que, em condições normais, se percorre em 30 minutos de carro, que atualmente colocaria, por exemplo, Cascais fora da zona de influência do AHD.

A área jurídica da própria CTI (PT6) descreve no Relatório Preliminar (PT6_Anexo A - Análise legal do modelo de financiamento face aos regulamentos europeus) que na União Europeia “A zona de influência de um aeroporto, refere-se à “fronteira geográfica de mercado” e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se “normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade” (Comunicação n.º 25 de 2014, da Comissão Europeia).

Mesmo o cálculo das zonas de influência de 30 minutos no Relatório Preliminar afiguram-se defeituosas, como se evidencia pelos exemplos seguintes:

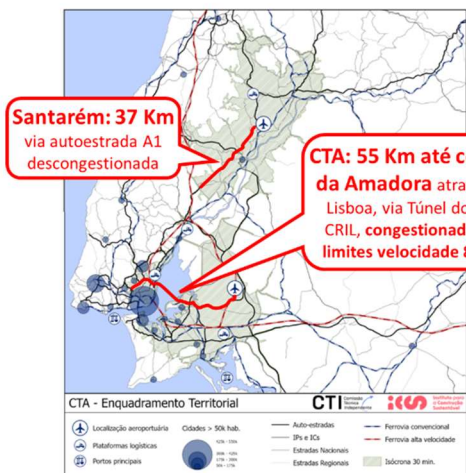
- A partir do Aeroporto de Santarém (OE4 e OE5) para Sul a isócrona acaba em Aveiras de Cima, a apenas 37 Km pela A1, onde 30 minutos permitiriam percorrer cerca de 60 Km e chegar ao início do concelho de Vila Franca de Xira.
- Já no caso do CTA e Vendas Novas, as diferenças de tratamento chegam a ser gritantes:
 - CTA (OE3): o início do concelho da Amadora, marcada dentro da isócrona, está a 55 Km por rodovia, que incluem atravessar todo o trânsito de Lisboa (Túnel do Grilo e CRIL), congestionados e com limites de velocidade de 80 Km/h.

Qualquer pessoa que conheça minimamente Lisboa e o seu trânsito sabe que fazer este percurso em 30 minutos é objetivamente impossível (aliás, se se atender às velocidades máximas legalmente definidas).

O PT3 Relatório Técnico Complementar tem, na página 24 relativamente ao CTA a referência seguinte: “A cidade de Lisboa é atingida em pouco menos de 30 minutos”. Como, então, ainda se consegue atravessar a cidade e chegar à Amadora ainda dentro desses 30 minutos?

Esta situação ocorre igualmente se se tratar de Odivelas.

Ex: Santarém Vs. Alcochete



PT3 Relatório Técnico Complementar

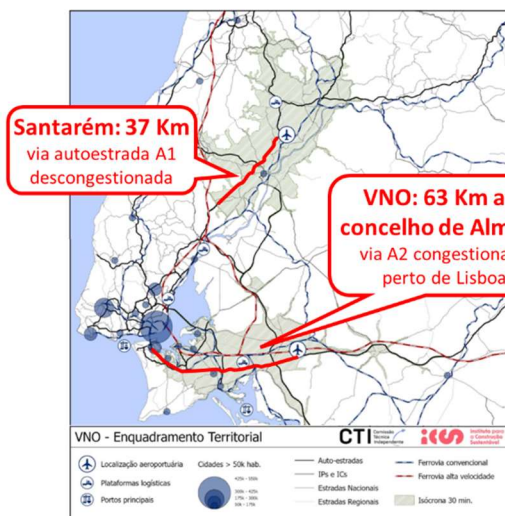
PT3 Relatório Técnico Complementar – Pág. 24 – CTA:
“A cidade de Lisboa é atingida em pouco menos de 30 minutos”
E depois ainda a atravessa até Amadora e Odivelas?



Figura 4 - Área de Influência CTA
PT5_Anexo 2 - Conectividade aérea e desenvolvimento regional

- Vendas Novas (OE8): dando como exemplo apenas um caso extremo, o início do concelho Almada está a 63Km de Vendas Novas, tornando-o inalcançável por rodovia em 30 minutos. No entanto, está incluída dentro da isócrona, o que consubstancia um manifesto erro técnico que qualquer perícia evidenciará.

Ex: Santarém Vs. Vendas Novas



PT3 Relatório Técnico Complementar



Figura 8 - Área de Influência – VNO
PT5_Anexo 2 - Conectividade aérea e desenvolvimento regional

Relativamente ao projeto no CTA, já havíamos alertado para estas medições defeituosas por email de 2 de maio de 2023, a que a CTI respondeu (6 de maio de 2023):

“Não sabendo qual foi a localização aeroportuária considerada dentro do CTA para os números apresentados que, como é sabido, tem mais de 7500 hectares de superfície, com um comprimento na direção nascente poente de cerca de 16km, é difícil responder com precisão à questão levantada”.

O que deixa então na dúvida se estariam a definir as isócronas não relativamente à localização do projeto do aeroporto, na parte Este do CTA mais distante de Lisboa (estudos de 2010 confirmados neste Relatório Preliminar), mas sim a toda a extensão do CTA, o que acarretaria um significativo falseamento das isócronas, beneficiando indevidamente esta localização. Atempadamente levantámos esta dúvida por mail de resposta a 17 de maio de 2023, que nunca mereceu resposta por parte da CTI.

De salientar que não bastaria corrigir os casos anedóticos acima, **sendo antes necessário fazer uma reavaliação geral das isócronas de todas as Opções por forma a que a análise da CTI esteja tecnicamente correta e não favoreça qualquer Opção**, designadamente as que envolvem o CTA.

Em face do exposto, a Magellan 500 requer:

- Que as zonas de influência de cada aeroporto sejam correta e equitativamente calculadas, e uniformemente aplicadas a todo o Relatório.
- Que seja aplicado o critério conforme e lógico prescrito na União Europeia: 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade.
- Que para analisar o risco de atraso ou concretização das grandes obras públicas de acesso realmente planeadas, para todos os projetos sejam calculadas duas zonas de influência:
 - Inicial: com base nas atuais infraestruturas de acesso
 - Longo prazo: com base nas infraestruturas planeadas, sobretudo a Alta Velocidade, e apenas as constantes no PFN até 2050.

Sem a análise correta por parte da CTI dos pontos acabados de indicar, o resultado final da CTI estará viciado por erro nos pressupostos de facto, por parcialidade na análise das Opções e, no final, por desrespeito das normas técnicas e setoriais aplicáveis, desde logo as indicadas pela Comissão Europeia.

Estranha-se que a CTI se afaste dos parâmetros que a Comissão Europeia tem por relevantes, aspeto que poderá, inclusivamente, inviabilizar o acesso a subsídios comunitários e levantar riscos de natureza concorrencial.

- **Definição dos perímetros de impacto ambiental:** os perímetros usados para cada um dos fatores ambientais estão desprovidos de consistência entre si, penalizando quase sempre a OE4 e OE5 (Santarém). Alguns exemplos:
 - **Exposição ao perigo de incêndio rural:** o parâmetro fundamental considerado (PT4 Relatório Técnico Complementar) é a incidência de incêndios num perímetro de 25 Km. No caso do Aeroporto de Santarém, apesar de o seu perímetro de 3 Km ser seguro, é extremamente penalizado por zonas de incêndio remotas que não fazem qualquer sentido:
 - Zonas a Sul do Tejo, separadas pelo rio e por mais de 10 Km de lezíria húmida cultivada

- Zonas a Oeste próximas das Serras de Aire e Candeeiros, com grandes povoações de permeio (Alcanena, Pernes ...) que funcionam como barreiras urbanas de bloqueio aos incêndios.

Isto coloca a localização do Aeroporto de Santarém illogicamente como menos segura de que por exemplo a OE3 (CTA) essa sim implantada sobre zona de elevado risco, como o mapa no Anexo 4 bem ilustra.

Requeremos, pois, que seja considerada a perigosidade próxima de incêndio (perímetro de 3 Km).

- **Sobreiros:** em praticamente todos os parâmetros ambientais são considerados os perímetros envolventes ... exceto no referente ao montado de sobreiros onde é apenas considerada e medida a área de implantação dos aeroportos.

Isto apesar de, por exemplo no referente às OE3 e OE6, o Relatório Preliminar se referir à disponibilidade de terrenos envolventes no CTA para construir uma cidade aeroportuária, chegando a quantificar a enorme área de 1.371 hectares (PT2 Relatório Técnico Complementar), e a recomendar em múltiplas instâncias do Relatório Preliminar às Câmaras Municipais de Benavente e Montijo “Promover uma estratégia, o desenho urbano e a adequada aplicação de uma figura de planeamento que permita tirar todo o partido de uma situação única de desenvolvimento de um aglomerado aeroportuário em terrenos na posse do Estado (CTA)”.

Conforme as cartas de biótipos (PT 4 – Anexo 2), na zona fora do perímetro de implantação do aeroporto de Alcochete a densidade do montado de sobreiro é bastante mais densa. Existe mesmo uma estimativa da ACHAR, associação que gere o grupo de certificação florestal onde está inserido o CTA, de aí existirem mais de 160 mil sobreiros.

Requeremos, pois, que à semelhança da maioria dos outros critérios ambientais, para cada uma das OEs seja considerado o impacto no montado de sobreiro no perímetro envolvente, e que este leve em conta a área prevista (PT2) e localização disponível para as respetivas cidades aeroportuárias.

Caso este requerimento da Magellan 500 não seja aceite, o resultado final da análise da CTI conduzirá, designadamente nas Opções que envolvam o CTA, a uma solução ilegal, geradora de um dano ambiental avassalador, passível, inclusivamente e face à legislação em vigor, de consubstanciar um crime ambiental por parte de quem venha a decidir e a executar a respetiva decisão.

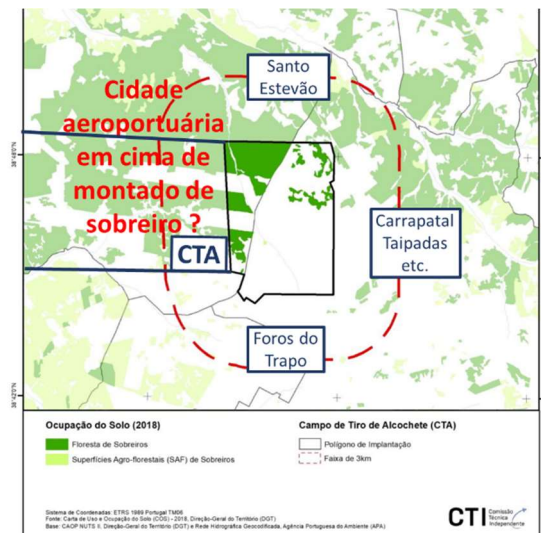


Figura 39 - Sobreposição do polígono com florestas de sobreiro e SAF de sobreiro, CTA

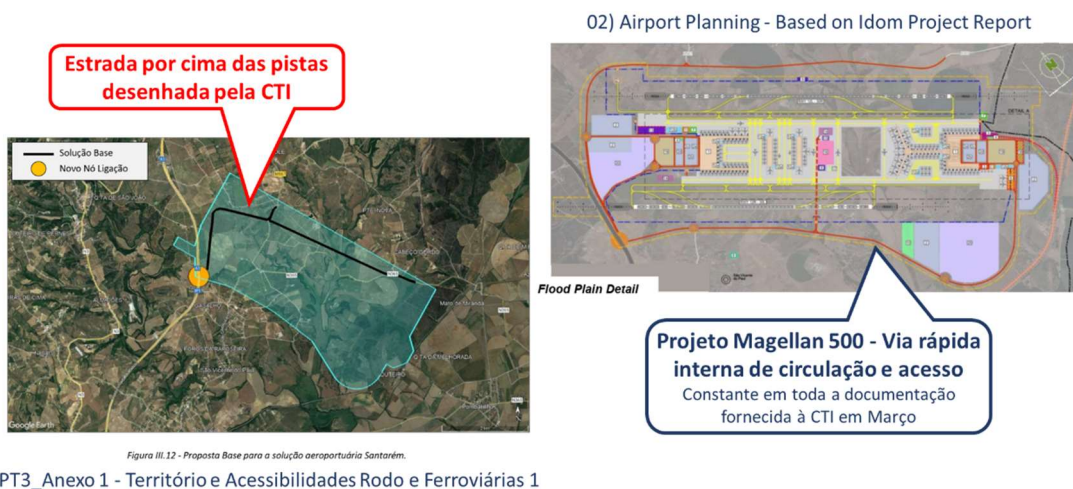
PT4_Anexo 2 - Condicionalismos nos domínios da biodiversidade, áreas naturais e avifauna

- **Desconhecimento do projeto Magellan 500/Aeroporto de Santarém:** nalguns casos evidenciando, pelo menos, a ausência efetiva de interesse, ou de cuidado, por parte da CTI relativamente ao Aeroporto de Santarém. Recorde-se que nenhum pedido de esclarecimento feito à Magellan 500 ficou por responder. Alguns exemplos da menor consideração da CTI podem evidenciar-se pelo seguinte:

- **Rodovia de acesso:** o plano diretor do Aeroporto de Santarém inclui, como não podia deixar de ser, uma via rápida interna de circulação fazendo também a ligação às rodovias circundantes, como é bem visível no documento (02) Airport Planning - Based on Idom Project Report) submetido à CTI em março de 2023. Esta solução inclui já a ligação à estrada local de acesso à EN3, recomendada no Relatório Preliminar.

Não se compreende, pois, como na pág. 62 do PT3_Anexo 2 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 2, a CTI se dá ao trabalho de desenhar uma rodovia de acesso de aspeto rudimentar (inclusive sobreposta às pistas) e aparentemente sem respeitar as especificações técnicas inerentes à conceção/projeto de rodovias.

ACESSO RODOVIÁRIO PROJETO SANTARÉM



- **Perigo de inundação:** no documento PT4_Anexo 4 - Condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos está escrito:

No caso da OE 4 (AHD + Santarém) o índice de risco normalizado é bastante influenciado pela interseção, na área de Santarém, com fundos de vale sujeitos a inundação da Vala da Rimeira, Rio Alviela e Rio Tejo. De entre as opções estratégicas que pressupõem um aeroporto único, a OE 5 é a que apresenta situação mais desfavorável ($I_{rn} = 0,75$) pelas mesmas razões apontadas no parágrafo anterior.

Ora faz parte da informação do Aeroporto de Santarém submetida à CTI que toda a plataforma aeroportuária, incluindo na referida Vala da Rimeira, é elevada à Cota 40 ou acima. Adicionalmente, o projeto não abarca nem um metro quadrado de área inundável dos rios Alviela e Tejo.

Este ponto já foi objeto de esclarecimento, aparentemente ignorado, na Pronúncia da Magellan 500 ao Relatório da Fase II (Quadro de Avaliação Estratégica – Relatório de Fatores Críticos para a Decisão) enviada à CTI a 4 de agosto, onde referimos: “Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar.”

Não existe simplesmente risco de inundação porque o relevo dessa parte do perímetro é alterado para deixar de ser zona de cheia. Também foram tomados cuidados no dimensionamento da solução de escoamento da água da Vala da Rimeira para as piores enxurradas possíveis.

A propósito, nessa pronúncia também alertámos: “Relativamente ao perigo de inundação, sugere-se a consideração de um indicador que atenda a projetos em leitos de rio, face ao crescente

fenómeno de enxurradas provocado pelas alterações climáticas”. É que ao contrário do Aeroporto de Santarém, a OE3 e OE6 (CTA) é situada em pleno leito de rio (Ribeira do Vale Cobrão), com canais de escoamento de água entre as pistas (EIA 2010), expondo-o ao preocupante fenómeno crescente (provavelmente ligado às alterações climáticas) de enxurradas extremas como a ocorrida a 7 de dezembro de 2022 na Área Metropolitana de Lisboa.

- **Erro de análise quanto às implicações do Contrato de Concessão ANA, mormente económicas:**

Após a apresentação do Relatório Preliminar, foi público e notório que, em poucas horas, a CTI passou da afirmação-chave no Relatório Preliminar que “Todas as opções são financeiramente viáveis, não sendo necessário financiamento público para a construção do novo aeroporto”, para afirmações subsequentes como “Estamos na mão da ANA” em entrevista da Presidente da CTI ao Público e Renascença (de dia 8 de dezembro de 2023) onde apelou ainda a que “Se a empresa que gere os aeroportos (a ANA) tem disponibilidade para fazer o Montijo, se calhar tem disponibilidade para começar a fazer Alcochete”.

A capacidade aeroportuária na região de Lisboa é porventura a infraestrutura mais crítica e cara do País nesta e nas próximas gerações, envolvendo um investimento de muitos milhares de milhões de Euros que poderão sobrecarregar desnecessariamente o Erário Público e os contribuintes por muitos anos, coartando a capacidade do País, e dos governos, pelas próximas legislaturas, para investimentos imprescindíveis noutras áreas da sociedade. O senso comum indica que um investimento destes não deve estar sujeito ao “se calhar” para o respetivo financiamento.

Nem tampouco faz sentido o Relatório Preliminar fazer afirmações de viabilidade económica para todas as OEs com base em cálculos de VAL teóricos, como se não houvesse uma concessão em vigor.

As opções económicas, postas o mais simples e objetivamente possível, são claras:

- Ou se concentra toda a operação aeroportuária da região de Lisboa num único novo aeroporto, o que, em nossa leitura, pressuporá sempre um acordo naturalmente custoso com o atual concessionário, porque legitimamente comprou e explora uma operação rentável no AHD que teria de deixar, e essa obrigação financeira não decorre do seu contrato.
- Ou se opta por uma solução dual através do desenvolvimento dum projeto de aeroporto economicamente viável. Será um investimento menor (a capacidade do AHD continua disponível) e menos arriscado, ainda mais se capitalizar sobre infraestruturas de acesso existentes, sem abdicar das ambições para o País se o projeto for escalável.

Muito provavelmente, o sonho de muitos stakeholders dum mega-aeroporto que exige a construção acelerada de mega-infraestruturas de acesso, continuará a ser, como foi ao longo dos últimos 54 anos, uma barreira à real expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa.

A Opção 4 é objetivamente a que melhor serve Portugal por três razões objetivas e demonstráveis nos planos técnico, operacional, financeiro e jurídico, na medida em que: (a) permite a continuação do AHD sem interrupção enquanto se assegura a construção e a entrada em operação do Aeroporto de Santarém que, de entre todas as Opções com capacidade *hub*, é o mais rápido a entrar em operação; (b) permite uma perfeita articulação entre a atual concessão da ANA (que continuaria a explorar o AHD) e a Magellan 500 (que exploraria o Aeroporto de Santarém) introduzindo um fator de competitividade que favoreceria as companhias áreas e os passageiros; (iii) não implicaria qualquer custo para os contribuintes portugueses da atual e das próximas gerações.

- **Desconformidades e omissões jurídicas que afetam a validade da análise jurídica da CTI**

O Relatório da CTI contém, no plano jurídico, um conjunto de vicissitudes que afetam a análise realizada, a qual contém desconformidades e omissões de diversa ordem e que, a título principal, respeitam aos pontos seguintes:

- Violação do mandato que a RCM 89/2022 atribuiu à CTI, a qual realizou no Relatório Preliminar um estudo diferente daquele que, em termos de sistematização e de objeto, foi determinado pela RCM 80/2022;
- Violação do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, que regula o regime jurídico da Avaliação Ambiental Estratégica (“AAE”), designadamente em termos de conteúdo e de procedimento, o conduz a que o Relatório Preliminar não sirva como AAE para os devidos efeitos legais.
- Violação pela CTI das garantias da imparcialidade tal como previstas no n.º 2 do Artigo 9º do Regimento da CTI, o que invalida uma parte significativa dos atos jurídicos praticados pela CTI.
- Omissão no tratamento de factos supervenientes relativos ao AHD e que condicionam toda a análise das Opções feitas pela CTI no Relatório Preliminar, em concreto os factos a que alude a Resolução do Conselho de Ministros n.º 201/2023, de 28 de dezembro, que determinam a melhoria da capacidade de oferta do AHD, não deixando de ser estranho que o Governo tenha determinado estas medidas ao arrepio dos trabalhos da CTI.

- No plano jurídico, designadamente na vertente com impacto financeiro e com impacto no Contrato de Concessão ANA, o Relatório Preliminar está incompleto. Por um lado, não analisou o impacto relativamente às Opções que integram o CTA e o Aeroporto do Montijo, o valor da disponibilização dos respetivos terrenos que, no plano do direito da concorrência, consubstanciam “ajudas de Estado” à entidade que o possa vir a explorar. A disponibilização dos atuais terrenos do CTA e do Aeroporto do Montijo à referida entidade consubstancia um ativo financeiramente calculável (seja em sede de transmissão da propriedade, seja de cedência de uso) que deve integrar os custos das Opções que envolvem aquelas infraestruturas, sob pena de infração em matéria de concorrência.
- Ainda no plano jurídico, não analisou todas as situações jurídicas que atualmente devem ser consideradas relativamente ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL, assumindo uma posição unívoca que não está conforme com os factos existentes a respeito desta matéria e com as medidas que, a este propósito, já foram tomadas tanto pelo Estado Português como pela Concessionária.

3 Contributos de natureza especial

3.1 Contributos ao teor do Relatório Ambiental Preliminar

Documento: 1. Relatório Ambiental

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
66	c) para lá dos 75km... as implicações seriam semelhantes porquanto muito provavelmente a operação do AHD teria de ser alterada.	Incorreto: os 2 aeroportos, STR e AHD são tecnicamente compatíveis e podem funcionar independentemente não implicando qualquer alteração à atual concessão da ANA.	Retirar
78	OE3 ↗ Cedência obrigatória total do CTA e parcial de VNO; de Santa Margarida, MTJ e Alverca.	Isto é razão para ser ↗ ? Mais Oportunidades com alguns Riscos A cedência de espaço aéreo militar só é negativo nas outras OEs porquê? Análise não conforme com o princípio da imparcialidade. Esta situação de afetação das zonas militares, verifica-se igualmente nas OEs 6, 7 e 8.	Corrigir
78	OE3	Como garantem que só a partir da 3ª pista?	Rever

	Possível conflito com corredores de aves migratórias a partir da 3ª pista;	Os corredores de árvores são fluidos e as pistas do CTA são separadas por apenas 2,5 Km na largura e 1,3Km no comprimento. A CTI deve demonstrar como apurou que as aves migratórias tencionam apenas conflitar a partir da 3ª pista.	
78 - 81	OE1, OE4, OE6 e OE7 Separação de tráfego em duas infraestruturas prejudica a eficácia do hub e provoca custos adicionais e deseconomias na maioria dos agentes envolvidos nas operações (companhias aéreas, agentes de handling, gestão de tráfego aéreo, segurança, controlo de fronteiras, carga aérea, etc.)	Também pode trazer vantagens: - Não fechar AHD com conveniente proximidade a Lisboa, sobretudo para o turismo, permitindo, por exemplo, cenários da sua redução, que não percebemos porque não foram considerados. Existem omissões de aspetos que fragilizam a análise da CTI. - Redundância / complementaridade das infraestruturas aeroportuárias.	Rever
79	OE4 e OE5 Cedência obrigatória de grande parte da área militar de Monte Real, e de Tancos; cedência parcial de Santa Margarida.	Esta análise evidencia uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar	Corrigir

		<p>impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2)</p>	
79	<p>OE4 Operação em STR apresenta maiores constrangimentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD.</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2)</p>	Corrigir
79	<p>OE5 Cedência obrigatória de grande parte da área militar de Monte Real, e de Tancos; cedência parcial de Santa Margarida.</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de</p>	Corrigir

	<p>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea, esta opção apresenta à partida grandes constrangimentos de espaço aéreo pela proximidade da Área Militar de Monte Real acrescido pela posição relativa, perpendicular, das pistas a esta área.</p> <p>Comparando com o plano de reestruturação de espaço aéreo para o AHD (cedências de áreas militares de Sintra e Monte Real), seria necessária uma grande cedência de espaço aéreo de Monte Real, por forma a ser possível a concretização da operação em modo hub, com grandes volumes de tráfego.</p>	<p>Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2)</p>	
79	<p>OE4 e OE5</p> <p>Tem obstáculos naturais Serra de Aires e Candeeiros, e obstáculos artificiais: as eólicas.</p>	<p>Obstáculos estudados e não confirmados como impeditivos (Projeto e NAV).</p>	Corrigir
79	<p>OE5</p> <p>Fator de usabilidade idêntico ao AHD</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância</p>	Corrigir

		deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2)	
79	OE4 e OE5: Proximidade ao Oleoduto – 34Km.	Menos de 3 Km, em função do anteprojecto apresentado aos decisores públicos, também apresentado à CTI	Corrigir
79	Proximidade ao Gasoduto - 31km.		Retirar
79	OE4 e OE5: Procedimentos aproximação e descolagem precisão (PBN/ILS/GBAS) condicionados.	Esta análise carece de justificação técnica pela CTI.	Justificar o comentário
86	ANA – Aeroportos de Portugal Responsável pelo funcionamento da infraestrutura, manutenção do nível de serviço contratualmente estabelecido, e por assegurar o cumprimento de todas as normas nacionais e internacionais de segurança (safety e security) – responsabilidade na implementação da AAE e PACARL para a opção seleccionada – plano diretor	Exceto OE4 e OE5 (fazer esta referência).	Corrigir
87	Traçados da LAV Lisboa para o Porto (e Vigo) e Lisboa para Madrid, e Terceira Travessia do Tejo (TTT) já devidamente estabilizados;	Não é consistente introduzir alteração ao PFN num simples Workshop no LNEC com a IP a 27 de setembro.	Corrigir

		Apenas é “estável” no troço Gaia-Soure, o que afeta os pressupostos de análise do Relatório Preliminar.	
91	OE3 Oportunidade de qualificação urbana da cidade de Lisboa com o fecho do AHD	Porque é que este aspeto comum a todas as soluções Hub surge apenas na OE3?	Corrigir
91 - 92	OE3 e OE6: Aglomeração urbana com concentração significativa de população ativa na envolvente	Incorreto. Resultante duma defeituosa definição e medição das zonas de influência de cada aeroporto.	Corrigir
91 - 92	Acessos programados CV/AV com TTT e a AV na RTE-T	Mas não o troço Poceirão-CTA-Carregado, que não consta do PNF.	Corrigir
91 - 92	OE4 e OE5: Congestionamento dos acessos (A1) à cidade de Lisboa Acessibilidades com limitados níveis de redundância	Incorreto. Não consideraram as múltiplas variantes de entrada em Lisboa, limitaram-se a um percurso básico para o centro da cidade. Tampouco indicam ter analisado este impacto com a concessionária da autoestrada.	Corrigir
91 - 92	OE4 e OE5: Impossibilidade de ligação direta à AV	Porque não? Pode ser ajustável à semelhança com o feito no Workshop de 27 de setembro no LNEC para o troço Poceirão-CTA-Carregado.	Alterar, pode-se estudar soluções de AV passando por STR

		Adicionalmente, conforme observável nos mapas do PT4_Anexo 4 - Condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos, foram considerados traçados alternativos para o troço a Sul de Leiria passando por STR.	
91 - 92	OE4 e OE5: População ativa reduzida na envolvente	Incorreto. Resultante duma defeituosa definição e medição das zonas de influência de cada aeroporto.	Corrigir
91 - 92	OE4 e OE5: Valores mais elevados de pegada carbónica	Não levaram em conta um contributo fundamental: 75% dos movimentos são N-NE-E, em que a localização STR poupa em média 70 Km de voo, diminuindo assinalavelmente os efeitos de emissão aeronáuticas.	Acrescentar
91 - 92	OE4 e OE5: Reduzida disponibilidade de solos urbanos e para atividades económicas	4 municípios (Santarém, Torres Novas, Alcanena e Golegã) com 1.000 Km ² de território fizeram um acordo para ajustar os seus PDMS ao projeto. Não haverá falta de espaço urbanizável.	Corrigir
91 - 92	OE4 e OE5: Grande área a expropriar com demolições de algumas habitações	Expropriações não maiores que para OE3 e OE6, sobretudo se se levarem em conta as	Corrigir

		<p>expropriações massivas para as infraestruturas de acesso que estes necessitam.</p> <p>Não se evidencia análise das habitações desabitadas e/ou para habitação própria? A análise da CTI deve ser mais detalhada sob pena de utilizar o mesmo padrão para situações totalmente distintas (casas habitadas-casas devolutas – casas de férias ou de segunda habitação).</p>	
94	O. Compromisso assumido pelo Estado Português e pela UE, no quadro do projeto das Redes Transeuropeias de Transportes, da construção das linhas de AV Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid, incluindo necessariamente a TTT	Mas não inclui o troço Poceirão-CTA-Carregado	Realçar
94	Dar prioridade à construção das ligações à rede convencional, no caso das OE4 e OE5, e à rede de AV, no caso das OE1, OE2, OE3, OE6, OE7 e OE8	<p>OE4 e OE5: a ligação à rede convencional faz parte do projeto.</p> <p>E porque não reprogramar a ligação AV Leiria-Carregado para passar por STR?</p>	Rever
94	<p>O. Existência de opções estratégicas em que o perímetro do aeroporto se inclui em terrenos propriedade do Estado.</p> <p>Acelerar os processos de desenvolvimento do projeto, da sua aprovação e do arranque da construção, tirando partido do tempo poupado nos</p>	A própria análise jurídica (PT6) diz que as demoras são evitadas através da DUP com carácter urgente.	Rever

	longos e complexos processos de expropriações de terrenos em propriedade privada (OE1, OE2, OE3 e OE6)	Todos os projetos necessitam de extensas expropriações, seja no aeroporto seja nos acessos. Por outro lado, estes solos deverão ser contabilizados como ajudas de Estados a esses projetos, sob pena de omissão de análise com impacto severo em termos financeiros e concorrenciais.	
94	O. Disponibilidade de solos urbanos e solos para atividades económicas na envolvente ao aeroporto	OE4 e OE5 também: 4 municípios (Santarém, Torres Novas, Alcanena e Golegã) com 1.000 Km ² de território fizeram um acordo para ajustar os seus PDMs ao projeto. Não há falta de espaço urbanizável. A análise da CTI ao omitir esta situação comete um erro.	Corrigir
95	O. Condições muito favoráveis no CTA de desenvolvimento em solo público de uma aglomeração urbana (cidade) aeroportuária	E o impacto nos sobreiros? Toda essa envolvente é montado denso. A análise da CTI encobre o impacto no montado que é afetado nas Opções que envolvem o CTA.	Acrescentar
95	R. Elevada probabilidade de congestionamento nos acessos rodoviários, em particular sobre a Ponte Vasco da Gama no caso das opções total ou parcialmente localizadas na margem sul da AML	Para além do risco estratégico que acarreta a sobre dependência duma única infraestrutura rodoviária, já que as outras pontes são bem	Acrescentar

		mais longe e estão congestionadas (inclusive futura a 3TT que desembocará na 2ª Circular).	
95	R. Elevada probabilidade de saturação e congestionamento dos acessos ferro e rodoviários a Lisboa, assentes sobre a Linha do Norte, no primeiro caso, e sobre a AE1 no segundo.	Rodoviário: tem muitas alternativas, ao contrário das da margem Sul. Ferroviário: a CTI deve informar-se com a IP sobre a quadruplicação até Castanheira do Ribatejo / Azambuja (já em fase de projeto).	Rever
97	Criar as necessárias condições para a rápida concretização dos vários e complexos projetos envolvidos na AV, que apresentam atualmente diversos níveis de maturação, que vão do planeamento e programação ao desenvolvimento dos projetos de execução (OE1, OE2, OE3, OE6, OE7, OE8)	Porque não as OE4 e OE5? Para Alcochete também mudaram e acrescentaram traçados, onde se denota uma análise parcial, porque a CTI foi ajustando soluções para o CTA sempre que este tem um aspeto menos favorável.	Rever
97	Promover uma estratégia, o desenho urbano e a adequada aplicação de uma figura de planeamento que permita tirar todo o partido de uma situação única de desenvolvimento de um aglomerado aeroportuário em terrenos na posse do Estado (OE3 e OE6)	E o impacto nos sobreiros? Toda essa envolvente é montado denso. Omissão grave de análise.	Rever
97	Fomentar a dotação e a efetiva utilização de todos os serviços viáveis de transporte público rodo, ferro e fluvial nos acessos ao aeroporto e, em particular, de um transporte público rodoviário em via própria de alta capacidade e frequência (OE1, OE2, OE3, OE6, OE7 e OE8)	OE4 e OE5 excluídas porquê? A análise não coincide com a realidade e ignora aspetos essenciais, tais como: - Como garantir o transporte rodoviário em via própria de alta frequência, sobretudo se tal impactar na atual concessão das autoestradas;	Rever

		- Como se admite esta solução para VNO que é servida por uma autoestrada de duas faixas quando STR é servida por uma autoestrada de três fachas.	
98	Apostar na qualidade do serviço de transporte ferroviário dedicado ao aeroporto, em termos de conforto, segurança, fiabilidade, rapidez, frequência e preço (OE4 e OE5) Entidades responsáveis: IP, CP	A CTI não está ao corrente que o transporte ferroviário foi liberalizado? A análise da CTI não está conforme à realidade e ao atual enquadramento setorial.	Mudar para: Entidades responsáveis: IP, operadores ferroviários licenciados
99	Quadro 24: CP – Comboios de Portugal Fomentar o transporte público ferroviário (todas as OE)	A CTI não está ao corrente que o transporte ferroviário foi liberalizado?	Mudar para: operadores ferroviários licenciados
101	Sobreposição dos polígonos de implantação com áreas de Floresta e SAF de Sobreiros (CTA, STR e VNO);	Comentário devia estabelecer diferenças de graduação, já que STR tem muitíssimo menos sobreiros. A análise da CTI faz um nivelamento que não coincide com a realidade, favorece CTA e VNO e prejudica STR.	Rever
104	OE3 - Critério 2 – Biodiversidade	E relativamente à sobreposição da cidade aeroportuária adjacente sobre o montado de sobreiro que rodeia todo o perímetro,	Acrescentar

	Sobreposição da faixa de 3 km com áreas naturais classificadas e dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado	especialmente dentro do CTA? (previsão PT2: 1.371 hectares). A CTI deve integrar este impacto na sua análise.	
104	OE3 - Critério 3 – Recursos Naturais Sobreposição da faixa de 3 km com áreas naturais classificadas e dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado	E relativamente à sobreposição da cidade aeroportuária adjacente sobre o aquífero de Tejo-Sado? A CTI deve integrar este impacto na sua análise.	Acrescentar
104	OE4 - Critério 2 – Biodiversidade Ligeira sobreposição dos polígonos de implantação com áreas naturais classificadas	Quais áreas classificadas (além de REN e RAN) nos polígonos de implantação?	Esclarecer
104	OE4 - Critério 3 – Recursos Naturais sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (AEPRA)	Comentário devia estabelecer diferenças de graduação relativamente às OE3 e OE6, já que o aquífero do Tejo-Sado é incomparavelmente maior e mais sensível, existindo uma omissão grave a este respeito.	Rever
104-105	OE4 e OE5 - Critério 4 – Riscos Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de inundação fluvial na zona de implantação e zona contígua	Ignoraram a pronúncia da Magellan 500 de 4 agosto de 2023: “Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar”.	Rever

104-105	<p>OE4 e OE5 Critério 4 – Riscos</p> <p>Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de incêndio rural no raio de 25 km</p>	<p>A extensão do risco de incêndio a 25 Km não faz qualquer sentido em termos técnicos e operacionais:</p> <p>No caso de STR inclui zonas na margem Sul do Tejo cujos fogos teriam de atravessar o rio e 10 Km de várzea para chegarem ao aeroporto, para além em zonas povoadas.</p> <p>Enquanto de acordo com o mapa na Figura 6.27 – Exposição ao perigo de incêndio (PT4_Anexo 4 – Condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos) se pode ver claramente que, próximo da zona de implantação, Alcochete é, comprovadamente, o pior de todos.</p>	Rever
104-105	<p>OE4 e OE5 - Critério 4 – Riscos</p> <p>Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de acidente industrial</p>	<p>Elevada? A mais próxima é a 10 Km, em Alcanena (não esclarecem que é só para AHD).</p>	Rever
105	<p>OE6 e OE3- Critério 4 – Riscos</p> <p>Vulnerabilidade territorial moderada aos perigos sísmico e de incêndio rural</p>	<p>Moderada?</p> <p>De acordo com o mapa na Figura 6.27 - Exposição ao perigo de incêndio (PT4_Anexo 4 - Condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos) a zona de implantação</p>	Rever

		Alcochete é a pior de todas, com uma grande mancha de alto risco.	
106	OE7 e OE8 – Critério 2 – Biodiversidade ↘ Sobreposição dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado.	Porque não ↓ ? Análise de biodiversidade é incorreta.	Rever
106	OE7 e OE8 – Critério 3 – Recursos Naturais ↘ Renaturalização de linhas de água Sobreposição (reduzida) com área agrícola e área de RAN; pequena sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (AEPRAs).	Porque não ↓ como para OE4, com as mesmas observações?	Alterar
108	R: Sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos, com potencial de prejudicar o ODS6 e os objetivos do Plano de Gestão de Região Hidrográfica (OE3, OE6) R: Sobreposição com área agrícola e área de RAN; sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos, e com perímetros de proteção de captações de água subterrânea, com potencial de prejudicar o ODS6 bem como o Plano Estratégico da Política Agrícola Comum para Portugal 20232027 (OE4, OE5)	Graduação desajustada do comentário, especialmente ante os riscos reconhecidos da OE3 e OE6 (e da sua cidade aeroportuária) para o sistema aquífero do Tejo Sado. Não existe qualquer suporte para afirmar que OE4 e OE5 prejudicam o Plano Estratégico da Política Agrícola Comum para Portugal.	Rever
108	Riscos	Nenhum comentário à grandeza dos riscos para o montado de sobreiro das OEs 3, 6, 7 e 9?.	Rever

109	<p>R: Vulnerabilidade territorial ao perigo de inundação fluvial prejudicando o ODS 13 os objetivos do Quadro de Sendai (OE3, OE4, OE5, OE6)</p> <p>Garantir que as novas infraestruturas aeroportuárias e infraestruturas conexas não são instaladas em leitos de inundação sujeitos a cheias rápidas e que não constituem obstáculos ao livre escoamento das águas;</p>	<p>A CTI ignora a pronúncia da Magellan 500 de 4 Agosto de 2023:</p> <p>“Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar.”</p>	<p>Consultar os planos diretores apresentados, e rever</p>
109	<p>R: Vulnerabilidade territorial aos incêndios rurais (OE4, OE5)</p> <p>Garantir a execução de medidas de gestão preventiva de combustíveis nas áreas com perigosidade de incêndio rural elevada ou muito elevada, situadas num raio de 25 km da área de intervenção da infraestrutura aeroportuária;</p>	<p>A extensão do risco de incêndio a 25 Km não faz qualquer sentido:</p> <p>No caso de STR inclui zonas na margem Sul do Tejo cujos fogos teriam de atravessar o rio e 10 Km de várzea para chegarem ao aeroporto, ademais em zonas povoadas.</p> <p>Ou zonas bem para além de centros urbanos importantes como Alcanena ou Pernes.</p>	<p>Rever</p>
109	<p>R: Sobreposição dos polígonos de implantação com áreas integradas na REN e floresta de montado, com potencial de prejudicar os ODS6 e 15 bem como a Estratégia Nacional de Conservação da Biodiversidade 2030, entre outras (OE3, OE4, OE5, OE6, OE7, OE8)</p>	<p>Comentário devia estabelecer diferenças claras de graduação, já que as outras OEs mencionadas têm uma magnitude acima de sobreiros afetados relativamente às AE4 e 5.</p>	<p>Rever</p>
110 em diante	<p>Entidade responsável:</p> <p>ANA Aeroportos dePortugal, S.A./ o Concessionário</p>	<p>Designação errada.</p> <p>Múltiplas instâncias.</p>	<p>Mudar para:</p> <p>ANA Aeroportos de Portugal, S.A. /</p>

			Magellan 500 (OE4/5)
118	Desenvolver simulações/previsões, através da elaboração regular de Mapas de Ruído, que caracterizem o ambiente acústico na envolvente do aeroporto, onde é expectável a ocorrência de impactes de expressão acrescida (OE3, OE5, OE7)		Acrescentar Magellan 500 (OE5) às entidades
119	Assegurar o envolvimento das partes interessadas, estabelecendo canais de comunicação eficazes que permitam fornecer informações sobre os níveis de ruído esperados e potenciais medidas de mitigação, bem como receber feedback e responder a preocupações (comum a todas as OE)		Acrescentar Magellan 500 (OE4 e 5) às entidades
119	Desenvolver estratégias sectoriais conducentes à implementação de um sistema de gestão integrada de recursos hídricos (superficiais e subterrâneos) e à utilização de águas pluviais e residuais tratadas		Acrescentar Magellan 500 (OE4 e 5) às entidades
119	Garantir que as novas infraestruturas aeroportuárias e infraestruturas conexas não são instaladas em leitos de inundação sujeitos a cheias rápidas e que não constituem obstáculos ao livre escoamento das águas (OE3, OE4, OE5, OE6)		Acrescentar Magellan 500 (OE4 e 5) às entidades
119	Garantir que as novas infraestruturas aeroportuárias são construídas com as melhores normas e materiais de construção antissísmica (comum a todas as OE)		Acrescentar Magellan 500 (OE4 e 5) às entidades

120	<p>Promover programas de educação, formação e sensibilização para consciencializar a importância da biodiversidade e florestas (comum a todas as OE)</p> <p>Comunicar, promovendo a transparência do processo, dos relatórios de monitorização e outros à comunidade e partes interessadas (comum a todas as OE)</p>		<p>Acrescentar Magellan 500 (OE4 e 5) às entidades</p>
124	<p>OE3 - Critério 4 – Análise Custo-Benefício</p> <p>Com alta velocidade reduz custos de acesso significativamente</p>	<p>Assumindo que custos de AV não são imputáveis à OE3, o que é altamente discutível, sobretudo no troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km), incluindo 4ª ponte sobre o Tejo na Lezíria.</p>	<p>Rever</p>
124	<p>OE4- Critério 1 – Competitividade e Desenvolvimento do hub</p> <p>Restrições fortes de capacidade por espaço aéreo e conflitos militares, limita otimização do hub e número de ligações diretas.</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser</p>	<p>Corrigir</p>

		reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).	
124	OE4 - Critério 4 – Análise Custo-Benefício Elevados custos de acesso (STR)	Que custos de acesso? Não há nenhuns.	Rever.
124-125	OE4 e OE5- Critério 4 – Análise Custo-Benefício Não beneficia da alta velocidade	Nada implica que não possa ser, da mesma forma que Alcochete o foi através duma reprogramação do Plano Ferroviário Nacional (Workshop LNEC 27 setembro). A CTI não pode ter dois critérios sobre a mesma matéria consoante se trate de STR ou do CTA.	Rever
125	OE4- Critério 1 – Competitividade e Desenvolvimento do hub Contrato de concessão pode dificultar transferência de tráfego e o desenvolvimento do novo aeroporto.	Esta afirmação não tem lógica económica nem sustentação, e contraria as conclusões do PT6 (Área Jurídica).	Retirar
125	OE4 - Critério 2 – Impactos Macroeconómicos Baixa densidade económica de Santarém gera impacto económico regional.	Afirmção baseada na defeituosa definição das zonas de influência. STR situa-se numa região mais densamente povoada e com mais conectividade que as alternativas Alcochete e Vendas Novas.	Corrigir
125	OE5- Critério 1 – Competitividade e Desenvolvimento do hub Nas condições atuais, apresenta restrições fortes de capacidade por espaço aéreo e conflitos militares, limita otimização do hub e número de ligações diretas.	Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90	Corrigir

		final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).	
125	OE5 - Critério 2 – Impactos Macroeconómicos Baixa densidade diminui impacto	Afirmção baseada na defeituosa definição das zonas de influência. STR situa-se numa região mais densamente povoada e com mais conectividade que as alternativas Alcochete e Vendas Novas.	Corrigir
125	OE5 - Critério 3 – Capacidade de expansão aeroportuária Restrições fortes de capacidade por espaço aéreo e conflitos militares Possibilidade limitada de implementar cidade aeroporto. Magellan 500: em esclarecimento com as autoridades competentes	Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de	Corrigir

		expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).	
125	OE5 - Critério 4 – Análise Custo-Benefício Elevados custos de acesso	Quais? Não existem custos de acesso.	Rever
125	OE6 - Critério 3 – Capacidade de expansão aeroportuária Sem restrições para implementar cidade aeroportuária	Exceto por desafios de biodiversidade, pois está rodeado de enormes áreas de montado ainda mais densas que no perímetro do aeroporto. Não é verdade que não haja restrições, desde logo as resultantes da dominialidade pública dos terrenos.	Rever
125	OE6 - Critério 4 – Análise Custo-Benefício Beneficia da alta velocidade	O novo traçado Poceirão-Carregado (58 Km incluindo uma 4ª longa ponte sobre o Tejo na lezíria) é uma reprogramação específica para Alcochete do Plano Ferroviário Nacional (Workshop com a CTI no LNEC 27 setembro), como tal os respetivos custos devem-lhe ser imputados e ser considerados ajudas de Estado.	Rever

127	<p>O: Soluções duais aproveitam as vantagens do AHD ao centro de Lisboa</p> <p>Necessário sistema regulatório, e de incentivos, para promover a rentabilidade no investimento do aeroporto complementar</p>	<p>Discordamos. Um aeroporto complementar, podendo começar pequeno e expandir-se de acordo com o crescimento do tráfego é o de rentabilidade mais assegurada.</p> <p>É a necessidade de fazer grandes investimentos iniciais para criar a capacidade inicial para fechar o AHD que coloca desafios de rentabilidade.</p> <p>Sobretudo Alcochete e Vendas Novas, que necessitam uma aceleração dramática de investimentos em AV e não só.</p> <p>A Megallan 500 dispõe de um plano operacional/negócios que demonstra a viabilidade de STR numa opção dual ou hub. A CTI não aprofundou devidamente esta matéria no estudo das OEs.</p>	Rever
127	<p>O: Soluções únicas contribuem para otimização do hub</p> <p>Necessário sistema regulatório, e de incentivos, para promover a rentabilidade no investimento do aeroporto complementar, incentivando a solução única que melhor robustece o Hub intercontinental</p>	<p>Esta análise não é correcta como acima se indicou. A CTI não promoveu qualquer análise que demonstre que a solução única robustece o hub intercontinental.</p> <p>A CTI deve escrever no Relatório Preliminar que, diversamente a todas as outras OE's, o</p>	rever

		Aeroporto de Santarém não precisa de qualquer sistema de incentivos.	
128-148	R: Resistências à desativação do AHD No caso das opções de aeroporto único, desenvolver uma estratégia e um plano de reconversão do espaço do AHD forma a criar atratividade por uma solução futura que melhore substancialmente a qualidade de vida na cidade de Lisboa	A CTI deve escrever no Relatório Preliminar que a OE4 e a OE5 que envolvem o Aeroporto de Santarém são, de entre todas as OE's, as únicas que dão total liberdade ao Estado Português para dar ao AHD o destino que quiser.	Rever
128	R: Contrato de concessão pode dificultar criação de incentivos para o desenvolvimento do novo aeroporto Rever o contrato de concessão e torná-lo mais equilibrado em relação aos interesses das partes (todas as OE)	Como o próprio relatório da PT6 esclarece, a OE4 pode ser implementada sem revisão do contrato de concessão.	Rever
130	ANA – Aeroportos de Portugal Responsável pelo funcionamento da infraestrutura, manutenção do nível de serviço contratualmente estabelecido, e por assegurar o cumprimento de todas as normas nacionais e internacionais de segurança (safety e security) – responsabilidade na implementação da AAE e PACARL para a opção selecionada – plano diretor	Exceto para as OE4 e OE5.	Introduzir uma nova linha com a Magellan 500 como responsável pelas OEs 4 e 5
132	Ameaças Elevado endividamento do país pode limitar capacidade de investir em LAV e TTT;	Sobretudo ao ritmo a que Alcochete ou Vendas Novas exigiriam, simultaneamente com o investimento no aeroporto e na prossecução da AV Porto-Lisboa e as intenções anunciadas pelo Governo de dar prioridade à ligação Porto-Vigo.	Realçar e desenvolver

134-135	OE3, OE6, OE7 e OE8 - Critério 2 – Necessidades de financiamento Não é necessário investimento público	A lógica do contrato de concessão, e a posição pública da concessionária, desmentem categoricamente esta afirmação. A CTI não enquadra corretamente as necessidades de investimento público nas OE3, OE6, OE7 e OE8, consubstanciando o Relatório Preliminar, a este respeito, um risco financeiro para qualquer Governo que venha a decidir com base no mesmo.	Rever
134	OE3 e OE6- Critério 3 – Rapidez de Execução / Spillage Rapidez na abertura da primeira pista reduz custo para promotor e para a economia	Rapidez completamente teórica, já que não foram levados em linha de conta, entre outros: 1) Reabertura do processo do NAL, com os seus tempos contratuais; 2) Tempos de provável contratação pública; 3) Desminagem (2010: 18 meses); 4) Expropriações (aeroporto e vias de acesso); A omissão destes elementos implica uma análise insuficiente por parte da CTI.	Rever
135	OE4 - Critério 5 - Riscos decorrentes do contrato de concessão Riscos de litígio e necessidade de coordenação entre aeroportos	Riscos de litígio desmentidos pela análise jurídica (PT6) da própria CTI; Coordenação será feita pela NAV e ANAC, já que os aeroportos são tecnicamente compatíveis.	Rever

		Fazemos notar que o Relatório Preliminar contém muitas incongruências internas, no texto principal, e na articulação deste com os Anexos.	
135	OE4 - Critério 5 - Riscos decorrentes do contrato de concessão Risco de reequilíbrio financeiro	Risco desmentido pela análise jurídica (PT6) da própria CTI.	Corrigir
135	OE4 - Critério 5 - Riscos decorrentes do contrato de concessão Fora da área do Contrato Concessão, risco de litígio prolongado e risco de resolução Risco reequilíbrio financeiro assinalável para o concedente	Comentários sem sentido e que contradizem a análise jurídica da própria CTI. Fecho do AHD e consolidação no Aeroporto de Santarém fora da concessão é possível por acordo entre as partes (legalmente admissível).	Corrigir
135	OE6 - Critério 4 – Resiliência financeira e económica das Opções Menor investimento inicial torna esta OE mais resiliente a choques (taxas de juro ou custos de construção, por ex)	Menor investimento inicial? 3 B Euros? A CTI faz um erro de análise porque a CTI incrementa os custos iniciais de STR (face aos que a Magellan 500 calculou) e, ao mesmo tempo, diminui os custos iniciais de outras OE's, designadamente as que envolvem o CTA e VNO. Os custos da CTO estão indicados de forma macro e não contemplam a realidade específica de cada OE.	Rever comentário

137	Na rapidez de execução e custos para o promotor e para a economia em resultado dos limites de capacidade, a opção dual OE6 AHD+CTA é a que apresenta maior vantagem.	Esta afirmação é um choque frontal com a realidade e a lógica económica do contrato de concessão, conforme as reações públicas do concessionário deixam bem evidente. A CTI não analisa realisticamente a OE AHD+CTA e, no que toca a STR, desconsidera aspetos cruciais que dão manifesta vantagem à OE4 AHD+STR, desde logo em termos de prazos de execução, capacidade de expansão, investimento e maior índice de coesão económica.	Rever
137	As soluções envolvendo a localização de Santarém são as que se apresentam como mais desfavoráveis dados os riscos jurídicos para soluções fora da área de concessão e, no caso da solução única OE5 STR, os riscos de reequilíbrio financeiro para a atual concessionária.	A análise jurídica da própria CTI (PT6) desmente esta afirmação, sobretudo no referente à OE4 AHD+STR. A OE5, STR Hub, pela sua natureza, é implementável mediante acordo entre as partes. Não se compreende por que razão a CTI não promove a consideração destas soluções e concentra-se apenas em riscos jurídicos que não existem.	Rever
137	Fora da constrição territorial, as opções OE4 e OE5 constituem opções com mais riscos contratuais, em termos financeiros, pela necessidade de	Pelo seu desenho, o Aeroporto de Santarém pode operar tecnicamente de forma independente do AHD.	Rever

	<p>modificação objetiva do contrato com fundamento na alteração da operação do AHD (OE4).</p>	<p>Logo sem “necessidade de modificação objetiva do contrato com fundamento na alteração da operação do AHD”. Este é um erro de avaliação jurídica que se encontra espalhado no Relatório Preliminar.</p>	
137	<p>No caso da OE5, teriam de ser acordados com a atual concessionária os termos do encerramento do AHD, o que levaria a uma modificação objetiva do contrato ou mesmo resolução por força da onerosidade do reequilíbrio financeiro devido pela modificação.</p>	<p>A OE5, STR Hub, pela sua natureza, só é implementável mediante acordo entre as partes. Nesta solução não há qualquer imposição de reequilíbrio financeiro. ACTI faz sempre uma análise incompleta a este respeito.</p>	Rever
145	<p>O: Existência de opções estratégicas em que o perímetro do aeroporto se inclui em terrenos propriedade do Estado.</p> <p>Acelerar os processos de desenvolvimento do projeto, da sua aprovação e do arranque da construção, tirando partido do tempo poupado nos longos e complexos processos de expropriações de terrenos em propriedade privada (OE1, OE2, OE3 e OE6).</p>	<p>Faz-se notar que a afetação de terrenos propriedade do Estado às OE1, OE2, OE3 e OE6 não é automática, implica procedimentos administrativos tão ou mais complexos que um processo de expropriação, comporta riscos de litígio com terceiros, para além de consubstanciar juridicamente uma “ajuda de Estado” sujeita aos crivo das autoridades de concorrência. Mesmo para estas opções, haverá sempre expropriações para a implementação das soluções aeroportuárias e para as vias próximas de acesso.</p>	Rever

146	O: Condições muito favoráveis no CTA de desenvolvimento em solo público de uma aglomeração urbana (cidade) aeroportuária.	E relativamente à sobreposição da cidade aeroportuária adjacente sobre o montado de sobreiro que rodeia todo o perímetro, especialmente dentro do CTA? (previsão PT2: 1.371 hectares). À luz da lei, a cidade aeroportuária é incompatível com a extensão de montado afetada.	Esclarecer
149	R: Elevada probabilidade de saturação e congestionamento dos acessos ferro e rodoviários a Lisboa, assentes sobre a Linha do Norte, no primeiro caso, e sobre a AE1 no segundo. Apostar na rapidez e qualidade do serviço de transporte ferroviário convencional e na viabilização de um shuttle dedicado ao aeroporto (OE4 e OE5), uma vez que é inviável uma solução rodoviária em espaço próprio na A1 nas proximidades de Lisboa	A Magellan 500 já tinha informado que as OE4 e OE5 incluem o serviço de shuttle ferroviário, cujo estudo foi entregue à CTI. Rodoviário: tem muitas alternativas de acesso a Lisboa, ao contrário das da margem Sul. Ferroviário: a CTI deve informar-se com a IP sobre a quadruplicação até Castanheira do Ribatejo / Azambuja, a qual está em fase final de projeto.	Corrigir
149	R: A dificuldade de articulação entre o transporte ferroviário, em particular em alta velocidade, e a localização aeroportuária constituirá um fator fortemente penalizador da opção estratégica em análise. Promover (em todas as OE) soluções de traçado que permitam o serviço direto do aeroporto pela ferrovia, de preferência com estações de passagem dentro do próprio aeroporto (exceto no caso da OE1 e OE2	Nas OE3 e OE6 quando não existe acesso por AV, a CTI limita-se a dizer que haverá (mesmo quando tal acesso não está previsto no PFN). Relativamente às OE 4 e OE5, muito mais próximas do que se conhece da futura rede de AV, a CTI diz penas que não há ligação. Esta	Rever

	em que a solução de ramal implicará uma estação terminal destacada do aeroporto), possibilitando ainda a convivência de serviços convencionais e em alta velocidade (exceto na OE4 e OE5 que não serão servidas pela alta velocidade).	dualidade de critérios inquina a validade da análise.	
151	R: Sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos, com potencial de prejudicar o ODS 6 e os objetivos do Plano de Gestão de Região Hidrográfica (OE3, OE6) R: Sobreposição (reduzida) com área agrícola e área de RAN; pequena sobreposição com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos(AEPRA) (OE7,	Nem uma palavra relativamente ao montado de sobreiro? Não se compreende o esforço que a CTI faz para ignorar os sobreiros que existem no CTA.	Rever
152	R: Vulnerabilidade territorial ao perigo de inundação fluvial prejudicando o ODS 13 e os objetivos do Quadro de Sendai (OE3, OE4, OE5, OE6)	Já endereçado na pronúncia da Magellan 500 de 4 Agosto: “Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar.”	Retirar OE4 e OE5 da referência no texto.
152	Vulnerabilidade territorial aos incêndios rurais (OE4, OE5)	A extensão do risco de incêndio a 25 Km não faz qualquer sentido: No caso de STR inclui zonas na margem Sul do Tejo cujos fogos teriam de atravessar o rio e 10 Km de várzea para chegarem ao aeroporto, para além disso em zonas povoadas.	Corrigir

		Ou zonas bem para além de centros urbanos importantes como Alcanena ou Pernes.	
155	CP – Comboios de Portugal Fomentar a utilização do transporte público, seja ferroviário ou rodoviário, com especial destaque na implementação dos projetos	A CTI não está ao corrente que o transporte ferroviário foi liberalizado? A análise da CTI não está conforme à realidade e ao atual enquadramento setorial.	Mudar para: operadores ferroviários licenciados
161	Monitorizar a qualidade dos solos na envolvente das OE	Incompleto.	Acrescentar Magellan 500 para as OE4 e OE5
165-166	Fomentar a dotação e a efetiva utilização de todos os serviços viáveis de transporte público rodo, ferro e fluvial nos acessos ao aeroporto e, em particular, de um transporte público rodoviário em via própria de alta capacidade e frequência (OE1, OE2, OE3, OE6, OE7e OE8)	Excluem as OE4 e OE5 porquê? Reitera-se que a análise da CTI não promove uma igualdade de tratamento entre as Opções no que se refere a acessos de AV. No que toca a transporte público rodoviário em via própria, STR tem melhores condições atuais que o CTA e que VNO.	Rever e completar
165	Apostar na qualidade do serviço de transporte ferroviário dedicado ao aeroporto, em termos de conforto, segurança, fiabilidade, rapidez, frequência e preço (OE4 e OE5)	A CTI não está ao corrente que o transporte ferroviário foi liberalizado? A análise da CTI não está conforme à realidade e ao atual enquadramento setorial.	Mudar para: IP, operadores ferroviários licenciados

170	As soluções que não incluem o MTJ são equivalentes com uma ligeira vantagem do CTA devido aos volumes de procura atendida (mais) e não atendida (menos).	Procura não atendida do CTA baseada em tempos irrealistas (desde logo considerando os procedimentos administrativos que obrigatoriamente têm de ser considerados para fundamentar as decisões políticas/públicas a tomar sobre as infraestruturas) de construção da infraestrutura aeroportuária e dos respetivos acessos.	Rever
170	As soluções com STR (OE4 e OE5) têm capacidade aeronáutica limitada nas condições existentes;	Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).	

		<p>Nas atuais condições, o CTA, VNO e MTJ também têm capacidade aeronáutica limitada, devendo a CTI promover uma avaliação que respeite o princípio da igualdade em temas que são iguais.</p> <p>Não existe qualquer impedimento técnico em matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.</p>	
170	A localização CTA (OE3 e OE6) tem espaço para criar a infraestrutura, a sua expansão e uma aglomeração urbana envolvente em terreno público, em condições ideais para controlar a especulação fundiária;	<p>Em plena área de montado / sobreiros, aspeto estranhamento ignorado.</p> <p>Existe uma omissão material de análise pela não consideração da necessidade de desafetação do domínio público das infraestruturas atualmente existentes (CTA e base aérea do MTJ).</p>	Rever
170	Todas as opções são financeiramente viáveis, não sendo necessário financiamento público para a construção do novo aeroporto	<p>Rotundamente desmentido pela realidade do contrato de concessão e pelas declarações públicas da atual concessionária. Esta análise da CTI consubstancia um risco para uma decisão política/pública futura sobre a matéria porque dá a entender que a mesma não terá impacto em matéria de financiamento público,</p>	Rever

		e isso não corresponderá à realidade (exceto em OE4 e OE5 e OE1 conforme conhecimento público).	
170	OE6 é a solução com maior impacto macroeconómico	Devido a uma defeituosa definição das zonas de influência, o que afeta o teor e a validade da análise realizada. Relativamente a esta, a própria CTI admite que se trata de uma análise condicionada.	Corrigir
172	<ul style="list-style-type: none"> • STR extravasa o contrato e não é enquadrável no procedimento do NAL devido ao contrato de concessão • se for considerado pelo governo como uma iniciativa pública, STR implica a realização de um procedimento concursal. • Sendo substitutivo do AHD, teriam de ser acordados com a concessionária os termos do fecho do AHD 	De acordo, com a indicação expressa de que se trata de um projeto privado, lembrando sempre que a OE4 não implica qualquer alteração ao atual contrato de concessão.	
172	Sendo dual, haveria que acordar os termos de gestão integrada com a concessionária do AHD	Não há razão para isso ser necessário se os dois aeroportos forem tecnicamente independentes e compatíveis.	Corrigir
	<p>Restrições de navegação aérea</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cedência obrigatória de grande parte da área militar de Monte Real e cedência parcial de Santa Margarida; • Posição relativa das pistas (perpendicular a Monte Real) constitui um constrangimento significativo; 	Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que:	

	<ul style="list-style-type: none"> • Existência de obstáculos naturais (Serra de Aires e Candeeiros) e artificiais (torres eólicas); • Operação conjunta de AHD+STR tem implicações no processamento de tráfego nos vários setores de navegação aérea e limita a capacidade total desta opção; • Constrangimento de ruído principalmente associado ao AHD; 	<p>“apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).</p> <p>Não existe qualquer impedimento técnico em matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.</p>	
173	<p>OE5</p> <ul style="list-style-type: none"> • Restrições de navegação aérea; • Cedência obrigatória de grande parte da área militar de Monte Real e cedência parcial de Santa Margarida • Existência de obstáculos naturais (Serra de Aires e Candeeiros) e artificiais (torres eólicas); • Operação conjunta de AHD+STR tem implicações no processamento de tráfego nos vários setores de navegação aérea e limita a capacidade total desta opção; • Posição relativa das pistas (perpendicular a Monte Real) constitui um constrangimento significativo 	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> Nas atuais condições limitadas de espaço aéreo, STR terá capacidade inferior à capacidade do AHD; 	<p>reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2).</p> <p>Não existe qualquer impedimento técnico em matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.</p>	
175	<p>OE3</p> <p>Acessibilidade ferroviária alinhada com AV</p>	<p>Mas não Poceirão-CTA-Carregado. A CTI assume, erroneamente, uma realidade que não existe, nem está projetada. Faz-se notar que estudos da RAV de 2007 indicavam que esta solução era mais penalizante do que a entrada em Lisboa, pela margem direita.</p>	Rever
175-176	<p>OE3 e OE6</p> <p>Valores intermédios de pegada carbónica;</p>	<p>Não contaram com o incremento da pegada da aviação, já que 75% dos voos são de/para Norte, e os aviões terão de voar mais 70Km comparativamente a OE4 e OE5.</p>	Rever
175	<p>OE3</p> <p>Condições na envolvente muito favoráveis (densidade de população ativa e do tecido económico);</p> <p>Centralidade e cobertura territorial satisfatórios;</p>	<p>Devido a defeituosa demarcação (desconforme com os critérios da União Europeia) das zonas de influência pela CTI, o que consubstancia um erro técnico grave que favorece indevidamente a OE3.</p>	Rever
175	<p>OE3</p>	<p>Não incluíram expropriações para vias de acesso (incluídas nas OE4 e 5)</p>	Rever

	Pequena área a expropriar no polígono do aeroporto (restante área é domínio público) e disponibilidade de terrenos públicos para a instalação de um aglomerado aeroportuário;	Terrenos para aglomerado são maioritariamente montado protegido por lei. A desafetação do domínio público tem procedimentos administrativos complexos, não isentos de litigância e que correspondem a “ajudas de Estado” sujeitas a controlo pelas autoridades da concorrência (aspetos totalmente ignorados pela CTI).	
175	OE4 Servida pela ferrovia convencional, mas não pela alta velocidade, sendo que a Linha do Norte apresenta já troços fortemente saturados;	A CTI deve informar-se com a IP sobre a quadruplicação até Castanheira do Ribatejo / Azambuja. A CTI não pode, quando se trata da OE3 assumir que terá um acesso ferroviário perfeito quando, na presente data, não existe nenhum e, relativamente à OE4 e OE5 não assumir idêntica manifestação de boa vontade.	Rever
175	OE4 Elevada distância ao centro de Lisboa com tempos competitivos apenas na ferrovia e valores elevados da pegada carbónica das deslocações dos passageiros;	Não contaram com o incremento da pegada da aviação, já que 75% dos voos são de/para Norte, e os aviões terão de voar menos 70Km nas OE4 e OE5. A CTI promove o “centro de Lisboa” em critério, o que consubstancia, em termos de aviação civil, um erro técnico.	Rever

		<p>Na Tabela 13 do PT1_Anexo 4, verifica-se que as distâncias rodoviárias médias são apenas mais 20kms em média que a OE3 e OE6 e mais 9 km que a OE7 e OE8. Estas diferenças nas distâncias são compensadas pelo afunilamento do tráfego no acesso a Lisboa via Ponte Vasco da Gama, o que indicia que a análise da CTI é manifestamente incompleta.</p> <p>De acordo com as indicações hoje conhecidas no setor – a que a CTI não atendeu – disponibilizadas pelo UK Government – Department for Energy, Security and Net0, de 30.08.2023, a pegada carbónica deCo2 por pass/km na aviação são 246 gramas. No gráfico do Anexo 2 do Relatório PT3, extrai-se um valor de 160 gramas por passag/km para a aviação.</p> <p>Na OE3 a pegada carbónica deve incluir o valor que corresponde 70 km de voo adicional para voos de N/NO e E que se estimam em 75% do total de voos.</p> <p>Daqui resulta que, no horizonte considerado no estudo da pegada carbónica 2050, o adicional</p>	
--	--	---	--

		<p>da pegada carbónica de OE3 face a OE4 e a OE5 será de cerca de 642.358 toneladas (referência do Anexo 2 do Relatório PT3) a mais se se considerar os valores indicados pelas Autoridades do Reino Unido e de 417.793 toneladas considerando o valor que se extrai do referido Anexo 2, distanciando Portugal, em qualquer caso, do cumprimento das metas ambientais a que o Estado Português está vinculado. Em OE3 a pegada carbónica quase triplica, aspeto não valorizado no Relatório Preliminar.</p>	
175	<p>OE4 fortes constrangimentos de circulação naA1, especialmente às horas de ponta</p>	<p>A1 com múltiplas vias de acesso a Lisboa, ao contrário de CTA e VNO. Este comentário denota desconhecimento das acessibilidades à região de Lisboa.</p>	Rever
175	<p>OE4 e OE5 Área de expropriações elevada;</p>	<p>Não contaram com as expropriações para vias de acesso nas OE3 e OE6, nem com toda a problemática associada à desafetação dos terrenos públicos.</p>	Rever
175	<p>OE4 Servida pela ferrovia convencional, mas não pela alta velocidade;</p>	<p>CTI poderia ter repensado esse tema com a IP, como o demonstra nos mapas do PT4, e como</p>	Rever

		fez para as OE3 3 OE6 com o troço Poceirão-CTA-Carregado. Como já anteriormente assinalado, a CTI trata a AV em função da análise que quer dar a cada Opção.	
175	OE4 Linha ferroviária do Norte já congestionada, e potencialmente agravada pela sobrecarga da solução única;	Informem-se com a IP sobre a quadruplicação até Castanheira do Ribatejo / Azambuja. A CTI promove um estudo incompleto que não atende, no que respeita a STR, ao plano de expansão da capacidade da Linha do Norte, deixando uma análise que prejudica STR.	Rever
175	OE4 Tecido produtivo atual da região com poucas condições para tirar o máximo partido de uma infraestrutura aeroportuária;	Devido a defeituosa demarcação das zonas de influência, o que consubstancia um erro técnico grave.	Rever
176	OE6 Condições muito favoráveis na envolvente (população ativa; tecido económico);	Devido a defeituosa demarcação das zonas de influência, o que consubstancia um erro técnico grave.	Rever
177	OE3 Sobreposição muito significativa da implantação com áreas de proteção e recarga de aquíferos; contudo, a conseqüente vulnerabilidade diminuem profundidade pelo semi-confinamento ou mesmo confinamento dos mesmos	Até quando há um problema com CTA, faz considerações atenuantes. E a cidade aeroportuária envolvente? A posição da CTI perante a OE 3 não resulta imparcial nem independente.	Rever

177	OE3 Baixo índice de perigosidade nos 4 tipos de riscos analisados;	Defeituosamente medido no que toca aos incêndios, e favorecido no que toca a inundações por enxurrada.	Rever
177	OE4 e OE5 Captações e abastecimento de água pública dentro do perímetro de implantação; <ul style="list-style-type: none"> • Sobreposição significativa de zonas de recarga de aquífero em particular aluviões a jusante, com ligação direta ao Tejo; • Afetação de linhas de água permanentes inseridas na REN; 	Urde um conjunto de comentários mais negativos que para OE3, que, no entanto, se situa sobre o maior aquífero de Portugal. A CTI lavra num clamoroso erro de análise que qualquer perícia comprovará. A CTI não considera o impacto da cidade aeroportuária adjacente que tanto promove ao longo do Relatório Preliminar.	Rever
177	OE4 e OE5 Maior risco de incêndio e inundação em STR	Observação incorreta baseada em: <ul style="list-style-type: none"> - Perímetro excessivo na zona de incêndio. - Não-compreensão do projeto, situado na cota 40. Não se percebe como a CTI faz uma avaliação que não considera a informação técnica dada pela Magellan 500 e faz afirmações sem qualquer suporte.	Rever
179	OE4 Problemas de expansão da capacidade, por tráfego aéreo, afeta a conetividade;	Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de	Rever

		<p>Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta constrangimentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2)</p> <p>Não existe qualquer impedimento técnico em matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.</p>	
179	<p>OE5</p> <p>Tem capacidade de expansão até 3 pistas e para pequena cidade aeroportuária;</p>	<p>Reconhecido 4 pistas.</p> <p>Onde foram buscar a “pequena cidade” aeroportuária? Não se entende este tipo de análise, que denota uma intenção manifesta de desvalorizar STR, quando é único que já tem um acordo dos quatro municípios envolvidos para assegurar a expansão urbanística necessária ao projeto de STR.</p>	Rever

179	OE5 Baixa densidade económica da envolvente e a distância limitam os efeitos da conectividade na atividade económica;	Devido a defeituosa definição e demarcação das zonas de influência (em desconformidade com os critérios da União Europeia).	Rever
179	OE5 Maiores custos ao nível de acesso dos passageiros;	Onde foram buscar isto? A CTI produz afirmações sem qualquer materialidade e em total contradição com a informação disponibilizada pela Magellan à CTI que revela que os custos são baixos.	Rever
180	OE4 elevado risco contratual por estar fora da área de concessão	Não consistente com a análise jurídica (PT6). Precisamente por estar fora da concessão não comporta risco contratual, especialmente na OE4.	Rever
180	OE5 elevado risco contratual por estar fora da área de concessão	Comentário sem sentido, uma vez que por acordo esta solução é perfeitamente viável.	Rever
192	8.6 Caminhos possíveis para aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa Soluções inviáveis para um hub intercontinental - AHD+STR (OE4) e STR (OE5) não são opção por razões aeronáuticas (de navegação aérea)	Relativamente a esta afirmação/conclusão da CTI faz-se notar o seguinte: - Trata-se de uma interpretação abusiva de um relatório da NAV (Anexo 9 do Relatório PT2), publicamente desmentida pela própria NAV nos dias subsequentes; - Denota, na nossa visão, um propósito de colocar STR fora das Opções, prejudicando a	

		imagem do Projeto, da Magellan 500 e da região de Santarém.	
180 e seguintes	Relativamente ao teor destas páginas dá-se por reproduzido o que acima se refere.	_____	Rever

3.1.1 Estudos de Procura

Documento: PT1 Relatório Técnico Complementar

Relativamente a esta parte do Relatório Preliminar apresentam-se os seguintes comentários gerais:

Refere-se na página 10 do documento PT1_Anexo 2 - Projeção da procura aeroportuária agregada:

“Após uma análise cuidada dos valores apresentados por cada uma das entidades internacionais referidas, decidiu-se considerar uma perspetiva que junta duas dessas séries de valores, produzidas por duas organizações públicas intergovernamentais (Eurocontrol, com níveis mais modestos de crescimento, e ICAO).

A curva central adotada neste relatório para a projeção da procura de passageiros no Aeroporto de Lisboa (assumindo não haver mudança da sua localização), foi obtida com base nas curvas “Eurocontrol base” e “ICAO alto”, corrigidas em cada ano pelo fator representativo da maior taxa de crescimento do tráfego aéreo em Portugal face ao conjunto europeu.”

Importa, a este respeito, indicar o seguinte:

- Metodologia excessivamente simples, parece-nos, para um projeto nacional desta criticidade.
- Previsão de procura totalmente top-down por simples escolha entre um “menu” de 5 previsões.
- Sem validação ou afinamento bottom-up (análise fina por companhias aéreas, etc.).
- Também sem explicação (tirando a “análise cuidada” – baseada em?), o porquê da escolha entre um cenário "Alto" "mais robusto" e um cenário "Central". O objetivo da CTI é o de empolar as previsões?
- Também parecem não ter feito a análise da real procura reprimida conhecida já hoje (pedidos de slots recusados às companhias aéreas), apesar de ter acesso a esses dados, conforme ficou evidente no Relatório da Fase 1 (27 abril).

- Os estudos de procura contém ainda diversas fragilidades tecnicamente apontadas pelo Anexo I – Relatório FUNDEC, as quais devem ser tidas em conta em sede de revisão do Relatório Preliminar.

O resultado final é passível de gerar um excesso acentuado, sobretudo nas previsões de médio-longo prazo.

A CTI poderia ter inclusive aproveitado o estudo de procura elaborado pela ALG Global que a Magellan 500 apresentou e disponibilizou, bem como a sua metodologia, que incluiu análise detalhada bottom-up a nível de companhias aéreas, entre outros elementos. Não se compreende a desvalorização da informação que a Magellan 500 aportou à CTI, informação essa que foi elaborada por entidades credenciadas e experientes, está atualizada e é útil ao objeto da análise que a RCM 89/2022 determina à CTI.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
24	Uma questão muito relevante do ponto de vista da aceitabilidade popular e política é a relação entre o número de turistas e o número de habitantes numa cidade ou região. ... Esse aumento corresponde a um índice de cerca de 15, entre os valores atuais de Reykjavik (16) e Florença (13).	De acordo com os dados apresentados, no Cenário Central caminha-se em 2050 para um rácio de 22, que ficaria hoje em 2º lugar atrás de Dubrovnik e acima de Veneza, cidades pequenas e essencialmente turísticas.	Rever
35	Para além da procura não atendida por legado de asfixia de capacidade do atual AHD, temos de considerar a procura não atendida por falta de capacidade, a procura não atendida por efeito de relocalização, e a procura	Conceito de futura procura não atendida é completamente teórico, relativamente a um ideal de crescimento irrestrito do AHD. As diferenças de tempos de acesso por transporte	Rever

	não atendida por efeito do tráfego em trânsito por operação em sistema dual.	público rodoviário entre as várias Opções (no caso das OE3, OE6 e OE8 depois de terem AV – hoje não têm nada) não têm na procura o impacto que a CTI teoricamente indica. Procura não atendida deveria ser tão real quanto possível, baseada em pedidos de slots recusados, e sua previsão futura.	
52	Admitiu-se, no Cenário Base, que haveria serviço ferroviário no aeroporto em todas as opções: ... através da consideração de uma linha de passagem no CTA	Não consta no PFN, não deveria ser considerada. A CTI não pode pressupor soluções de ligação ferroviária que não estão previstas em documentos oficiais.	Alterar
60	No caso de CTA (Campo de Tiro de Alcochete), a proposta base da PT3 contempla a criação de uma nova ligação da A12 à A13 correndo a sul do CTA, com um nó de acesso ao aeroporto a cerca de 1,6 km do terminal, e adicionalmente uma ligação entre o novo nó do aeroporto com a N118 a poente do CTA.	Então ligação da EN 4 ao NAL cerca de 6,5 km; e IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km, constantes no EIA de 2010? O Relatório Preliminar omite anteriores contributos das pronúncias anteriores da Magellan 500.	Rever
61	Foi ainda incluída neste cenário o prolongamento deste ramal, do CTA para norte, conforme indicado pelo PT3, assegurando a ligação com a Linha de Vendas Novas, permitindo, desta forma, a consideração de serviços de e para norte de Lisboa. Este prolongamento corresponde a cerca de 48 km	São 58 Km adicionais (20 Km ramal para o CTA, e 38 Km do CTA a Carregado). Não consta no PFN, não deveria ser considerada.	Corrigir

	adicionais, e implica a consideração de uma estação do tipo passagem na zona do CTA.		
--	--	--	--

3.1.2 Planeamento

Documento: PT2 Relatório Técnico Complementar

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
26-31	2.5. Transição Energética - Principais Medidas para a eficiência energética e descarbonização de Aeroportos	Nem uma linha no respeitante à estratégia para infraestruturas a hidrogénio para a futura aviação a hidrogénio, incluindo estabelecimento de parcerias industriais como as que muitos dos grandes aeroportos e operadores mundiais já têm em curso? É uma omissão grave num aeroporto com um horizonte a 50 anos, e num País que tem elegido o hidrogénio como prioridade.	Rever
34-38	4. ANÁLISE DE VENTOS	Ver comentários da Flare, que constam do Anexo II – FLARE	Rever
58-60	6.4.2. Desenho Aeroportuário – CTA Alternativa Uma versão alternativa para o Aeroporto do CTA, foi colocada em discussão, para apresentar um “layout” que minimizasse a necessidade de expropriações. Com efeito, existe uma parte do terreno, pré-determinado para alojar o aeroporto, que não pertence ao Estado, mais precisamente,	Não faz qualquer sentido esta análise. Redesenhar todo um enorme projeto aeroportuário existente de 2010, por causa de 300 h de expropriação em zona rústica e dum campo de painéis fotovoltaicos.	Reconsiderar

	<p>uma área aproximadamente triangular, existente a norte do “Layout” do projeto original. Nas imagens seguintes, Figura 26, 27 e 28, é apresentada esta alternativa, que permite reduzir significativamente a necessidade de expropriação a duas pequenas áreas, uma a norte das pistas (86,3 ha), onde existe um campo de painéis solares, que conflituam com a aproximação às pistas pelo reflexo luminoso que produzem, e outra ainda menor a sul (14,9ha), que só será indispensável se for necessário manter a quarta pista com 4.000 metros, como se verifica nas figuras 26 e 27. A linha verde define uma área de implantação de 2.317 ha, nesta configuração.</p>	<p>As expropriações são uma fração mínima do investimento, provavelmente da mesma grandeza dos custos de reformulação do projeto.</p> <p>Não se poupa em tempo de expropriações (que tiraram, sem razão, do cronograma) e acrescenta-se em tempo de redesenho do projeto-base de 2010.</p> <p>A que nova linha verde de delimitação do perímetro se refere a CTI, não aparece nenhuma nas figuras.</p>	
65	<p>Para uma análise de viabilidade e eficiência mais precisa, com especial enfoque nos procedimentos de aproximação e descolagem, será necessário dotar os técnicos de FPD demais dados, nomeadamente de terreno e obstáculos. A dificuldade de encaixar procedimentos aeronáuticos entre AHD e STR aumenta a complexidade e reduz capacidade de processar tráfego nos vários setores.</p> <p>Relativamente à prestação dos Serviços de Navegação Aérea e comparando com o AHD no que diz respeito à proximidade e posição relativa das áreas militares vizinhas, Santarém (STR) apresenta à partida maiores estrangulamentos de espaço aéreo, o que pressupõe valores de capacidade inferiores aos do AHD.</p>	<p>Esta análise uma interpretação abusiva do relatório da NAV (PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação), que adverte sim (Nota 6 da Pág. 90 final – Fatores Críticos de Decisão) que: “apresenta estrangulamentos relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ...Nessa circunstância deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser</p>	

		reavaliados através de estudos específicos para o efeito.” (ver Secção 2) Não existe qualquer impedimento técnico em matéria de navegabilidade nas OE4 e OE5.	
78	Todas as opções carecem de ligações às redes rodoviárias próximas com alguma relevância (e desejavelmente também ligação ferroviária, que poderá não estar disponibilizada desde o início), tema que é tratado no grupo de trabalho PT3, responsável pelas acessibilidades.	Como? No caso de STR faz parte do projeto e da documentação apresentada e fornecida. Não a estudaram? A CTI omite informação que foi levada ao seu conhecimento prejudicando a análise das opções que envolvem STR.	Rever e alterar para OE4 e OE5
79	Para o concurso / adjudicação consideram-se 9 meses.	Para um consórcio privado este tempo não é necessário. É mais curto (não tem contratação pública) e pode ser feito maioritariamente na fase anterior de projeto e aprovação.	Retirar para OE4 e OE5
79	Para a avaliação de impacto ambiental consideram-se 12 meses Para o concurso / adjudicação consideram-se 9 meses.	Para ALC e VNO implicaria o rearranque do processo do NAL, contemplando um prazo contratual de até 58 meses, de acordo com o estudo jurídico deste mesmo Relatório Preliminar da CTI (PT6_Anexo B - Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão).	Rever

		(em vez em vez destes tempos). O calendário indicado pela CTI está incorrecto.	
82	<p>SANTARÉM</p> <p>Não apresenta condições particulares de dificuldade no que concerne à realização da obra.</p> <p>A diferença entre o cronograma apresentado pela Magellan e o adotado pela CTI reside no essencial em que, no cronograma da CTI foi considerada a necessidade das autorizações ambientais seguirem um processo sequencial, bem como os processos de expropriação. Estes pressupostos foram adotados de forma idêntica para todos as OEs</p>	<p>Então porque é que a CTI aumentou o prazo de execução da obra de construção comunicado pela Magellan 500?</p> <p>Não se compreende a dualidade de critérios da CTI relativamente à STR e CTA. Quanto ao primeiro analisa prejudicando, quando ao segundo analisa beneficiando.</p>	Corrigir
104	<p>6.12.2. Áreas globais e áreas aeroportuárias</p> <p>Nas OEs as áreas exteriores, passíveis de ser consideradas para uma Aerotrópole, são:</p> <p>CTA_hub: 1373 ha</p> <p>Vendas Novas_hub: 906 ha</p>	<p>Onde se situam estas áreas?</p> <p>Porque à volta de Alcochete impera o montado e não foi analisado na parte ambiental (PT4)?</p> <p>A mesma questão vale para VNO.</p> <p>O “tratamento” que a CTI dá ao CTA não resulta imparcial e independente.</p>	Completar
112	Tabela 24 - Custos de investimento das várias OEs	Valores de Capex de Santarém grosseiramente sobrestimados, prejudicando a análise das Opções que envolvem STR.	
123	c) a opção Santarém tem menos áreas disponíveis, o que condiciona o potencial de desenvolvimento do próprio aeroporto e de atividades indiretas e induzidas relacionadas com o aeroporto;	Como é que escrevem isto, se não perguntaram quais (apesar de termos dito que haviam) áreas	Rever

		<p>adicionais aeroportuáveis disponíveis adjacentes ao projeto STR?</p> <p>Para além que 4 municípios (Santarém, Torres Novas, Alcanena e Golegã) com 1.000 Km2 de território fizeram um acordo para ajustar os seus PDMs ao projeto.</p> <p>Não há falta de espaço. Pelo contrário, STR é a única opção que apresenta condições de imediata execução desde logo em termos de espaço e dependências militares (aspeto que a CTI também não quis considerar...).</p>	
123	<p>d) a opção CTA é a única em terrenos públicos, requer considerar uma indemnização à FAP, para realocização do Campo de Tiro. Admite-se ainda que se chegar a existir a necessidade de uma quarta pista haverá também que proceder a expropriação de duas pequenas parcelas terreno assinalado nos layouts para 4 pistas da alternativa de layout proposto pela CTI</p>	<p>Qual a valorização dos terrenos do CTA cedidos? Deverá ser contabilizada como "ajuda de Estado" ao projeto CTA e VNO, mais que a simples indemnização à FAP. Os ativos relativos ao CTA devem ser identificados, valorizados e sendo atribuídos à entidade que desenvolver o projeto revestem a natureza jurídica de "Ajuda de Estado", sob pena de erro do Relatório Preliminar, que é omissa a este respeito.</p>	

		<p>Pelos layouts apresentados a afirmação não é correta, haverá expropriações ainda já na 2ª pista, para não falar nas expropriações para vias de acesso omitidas (mas incluídas para STR).</p>	
123	<p>e) A opção VNO tem o mesmo mérito que a opção CTA em termos de capacidade de expansão e segurança de operação, com a diferença de que exige a cedência total do CTA, e é totalmente implementada em terrenos privados.</p>	<p>Portanto, qualquer das opções CTA ou VNO acaba efetivamente com o CTA enquanto campo militar.</p> <p>Em ambos os casos, isso deve ser acrescido aos respectivos custos, bem como os respectivos terrenos nos cálculos de ajuda de Estado a esses projetos, o que ainda não foi feito pela CTI.</p>	

3.1.3 Acessibilidades

Documento: PT3 Relatório Técnico Complementar

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
11	Figura 6 - Representação da cartografia digital das principais infraestruturas ferroviárias, existentes e previstas, na Região de Lisboa.	Ligação Poceirão-CTA-Carregado não está prevista no Plano Ferroviário Nacional, conforme exposto no ponto 2 da presente pronuncia. A CTI desenha uma análise à margem do PFN.	Retirar
25	Figura 15 - Localização CTA: enquadramento territorial.	A Isócrona de 30 minutos por rodovia do CTA nunca poderá ir vai até à Amadora a 55 Km, dado o atravessando de toda a cidade Lisboa com níveis de congestionamento elevado?	Rever toda a zona de influência.
30	Figura 19 - Localização STR: enquadramento territorial.	A partir do Magellan 500 (OE4, OE5) para Sul a isócrona acaba em Aveiras de Cima, a apenas 37 Km pela A1, onde 30 minutos permitiriam percorrer cerca de 60 Km, revelando a distorção das zonas de influência definidas pela CTI, verificadas em repetidas medições além desta.	Rever toda a zona de influência.

55-56	<p>6.2.3 Campo de Tiro de Alcochete (CTA)</p> <p>6.2.3.1 Acessibilidade Rodoviária</p>	<p>Incluem apenas a extensão da A33 entre a A12 e a A13.</p> <p>Então e as restantes ligações rodoviárias, desconsiderando as restantes ligações rodoviárias necessárias e incluídas nos estudos de 2010, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km; - IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km 	Acrescentar
66-67	<p>A proposta para esta solução prevê a retificação de traçado em estudo pela Infraestruturas de Portugal (Rede Ferroviária Nacional-Articulação com as localizações em estudo para o Novo Aeroporto de Lisboa, Workshop PT3, LNEC 27/09/2023), da solução S2 e o previsto nos estudos da RAVE para o Lote 3A1, Solução 1, que apresenta a coexistência da futura linha AV com a atual CV.</p>	<p>É claro que o troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km incluindo a 4TT ao lado da Ponte da Lezíria (12 Km comprimento), não consta no PFN e só se fará por causa na Opção que envolva o CTA.</p> <p>E não cremos que baste um workshop da CTI com a IP para mudar o PFN e os investimentos do País na ferrovia.</p> <p>Os operadores preferirão provavelmente primordialmente sempre o percurso Carregado-Oriente-Alcochete e retorno por ordem inversa simplesmente porque:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) A Gare do Oriente não está configurada como estação terminal; 	Corrigir

		<p>ii) Sendo Lisboa o maior mercado para a AV, a maioria dos comboios seguirá diretamente para Lisboa e nem todos seguirão para Alcochete.</p> <p>O seu custo será provavelmente de cerca de 1.500 M Euros (facilmente mais de 600 M para a 4TT no Carregado + 900 M Euros para os restantes 46 Km) que deverão ser imputados às OE3 e OE6, o que a CTI ainda não fez.</p>	
58	<p>CTA</p> <p>Estimativa de custos dos acessos ferroviários</p> <p>Os valores de investimento previstos dizem respeito exclusivamente à execução do traçado ferroviário dentro do perímetro aeroportuário, uma vez que se trata da retificação do traçado de uma linha AV já prevista (solução S2, com redução da extensão total).</p>	<p>Nos cálculos de custo do acesso ferroviário ao CTA, entram em conta o troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km incluindo a 4TT ao lado da Ponte da Lezíria de 12 Km comprimento) baseado no Workshop com a IP como se fosse uma realidade (apesar de nem no PFN estar), e, assim, a CTI justifica só considerar 7 Km de via para custo da AV, em vez do ramal de Alcochete (19-20 Km).</p>	Corrigir

3.1.4 Ambiente

Documento: PT4 Relatório Técnico Complementar

Relativamente a esta parte do Relatório Preliminar, apresentam-se os seguintes comentários gerais:

Os perímetros usados para cada um dos fatores ambientais parecem desprovidos de consistência entre si, exceto que resultam normalmente por penalizar a OE4 e OE5 (Santarém) e favorecer os projetos no CTA e Vendas Novas.

Alguns exemplos:

- Sobreiros (Anexo 3): Alcochete está literalmente imerso em zona de montado, mas apenas analisam o estrito perímetro do aeroporto, apesar de escreverem em diversas partes do Relatório Preliminar acerca do grande potencial do CTA para acolher a cidade aeroportuária. Chegam a quantificar a necessidade de 1.371 hectares para este fim (PT2 Relatório Técnico Complementar), mas sem os identificarem ou sequer tentarem avaliar o seu impacto potencial no montado. A CTI parece só ver o montado que favorece as Opções que incluem o CTA e não o montado que, na realidade, existe no CTA e que será afetado irremediavelmente caso qualquer dessas Opções seja selecionada.
- Incêndio (Anexo 4): estendem a um perímetro de 25 Km, sendo que a área de implantação de Santarém até tem bem menos risco de incêndio que por exemplo a do CTA.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
-----	------------------------	-------------------------	--------------------------

42	<p>Figura 6.9 - Áreas de Florestas e SAF de sobreiro e número de sobreiros afetados nos polígonos de implantação das OE.</p> <p>Fonte: Interpretação dos dados de DGT – COS2018.</p>	<p>Questionamos o baixo número de sobreiros versus estimativas da ACHAR, associação que gere o grupo de certificação florestal onde está inserido o CTA.</p> <p>E as áreas circundantes, a cidade aeroportuária? (1.371 hectares).</p> <p>A CTI deve explicar por que razão faz uma análise distorcida relativamente ao montado que existe no CTA e que é afetado.</p>	Corrigir
60	<p>Figura 6.24 - Número de perímetros de proteção para captações de águas subterrâneas destinadas ao abastecimento público intersetados pelas áreas de implantação e faixas de 3 km de cada OE.</p> <p>Fonte: SNIAmb, 2023 & LNEG,2023.</p>	<p>O gráfico da Figura 6.24 de Santarém relativamente ao CTA está desconforme com os pontos de captação de água no mapa da Figura 6.23.</p>	Verificar
62	<p>Vulnerabilidades territoriais ao perigo sísmico</p> <p>As localizações em VN, seguida do CTA são as mais favoráveis neste indicador.</p>	<p>Existe desconformidade com o anexo específico para este tema (PT4_Anexo 4 - Condicionismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos), onde Santarém é objetivamente melhor que o CTA.</p>	Corrigir
63-64	<p>Vulnerabilidades territoriais ao perigo de inundação e de subida do nível do mar</p>	<p>Ignoraram a pronúncia da Magellan 500 de 4 agosto 2023:</p> <p>“Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao</p>	Corrigir

		encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar”.	
64-65	<p>Vulnerabilidades territoriais ao perigo de incêndio rural</p> <p>As localizações que envolvem STR e AHD apresentam as situações mais desfavoráveis, enquanto as que envolvem VNO a situação é mais favorável.</p>	<p>A extensão do risco de incêndio a um perímetro de 25 Km não faz sentido.</p> <p>Fogos do outro lado do Tejo teriam de atravessar o rio e 10 Km de várzea para chegarem ao aeroporto de STR.</p> <p>Enquanto de acordo com o mapa na Figura 6.27 - Exposição ao perigo de incêndio se pode ver claramente que, na zona próxima, CTA é o pior de todos em termos deste risco concreto.</p>	Corrigir
72	<p>- CTA - Menor afetação de população (ruído, poluição atmosférica);</p> <p>Afetação de áreas classificadas e de potenciais corredores de movimentos da avifauna a 1000 pés; Elevada afetação do montado (766 ha);</p> <p>Sobreposição muito significativa com áreas de proteção e recarga de aquíferos o que implica uma vulnerabilidade elevada dos níveis aquíferos mais superficiais mas esta vulnerabilidade diminui em profundidade porque os níveis mais profundos são semi-confinados ou mesmo confinados; Afetação de linhas de água permanentes, usadas pela REN 16 km; Baixo índice de perigosidade nos 4 tipos de riscos analisados.</p>	<p>Não se pode aceitar a avaliação de diversos fatores, sendo as sínteses paradigmáticas da diferença de tratamentos:</p> <p>No CTA, mesmo no aquífero, mencionam atenuantes.</p> <p>A CTI deve lembrar-se de que é (ou deveria ser) uma entidade independente e não parecer uma entidade promotora do CTA.</p>	Rever

	<p>- STR - Menor afetação da população (ruído, poluição atmosférica) mas ainda assim mais do que no CTA ou VNO; Afeta potenciais corredores migratórios das aves com cones de aproximação a 1000 pés; Perda de solo agrícola (sobreposição de superfície agrícola útil e RAN); Afetação do montado (210 ha); Sobreposição significativa com áreas de proteção e recarga de aquíferos, em particular as aluviões localizadas a jusante, em conexão hidráulica com o rio Tejo; Vulnerabilidade do sistema aquífero da Margem Direita ligeiramente menos elevada por ser menos produtivo, mas vulnerabilidade muito elevada do sistema aquífero das Aluviões do Tejo; Afetação de linhas de água permanentes (REN); Maior risco de incêndio e inundação.</p>		
--	---	--	--

3.1.5 Análise económica e financeira

Documento: PT5 Relatório Técnico Complementar

Comentários gerais:

Em nosso entendimento há um erro de base na análise económica, ao não levar em conta o contrato de concessão nem a sua lógica económica. Ver secção inicial da presente pronúncia.

A respeito deste ponto do Relatório Preliminar, apresenta-se, em seguida e como Anexo III, o Parecer do Senhor Professor João Confraria da Católica Business School:

Comentário do Relatório da Comissão Técnica Independente “Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária na região de Lisboa” PT5-Anexos III, V, VI e VII

A Comissão Técnica Independente (CTI) apresentou a sua análise do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e a avaliação de oito opções estratégicas (OE). Este comentário diz respeito aos seguintes documentos:

- PT5 – Anexo III – Análise Input-Output (AIO)
- PT5 – Anexo V – Análise Financeira (AF)
- PT5- Anexo VI- Estudo Económico do Contrato de Concessão entre o Estado Português e a ANA – Aeroportos de Portugal S.A. (ECC)
- PT5 – Análise VII – Análise Custo-Benefício (ACB)

Da sua análise, as principais conclusões e dúvidas são as seguintes:

- 1. O trabalho apresentado não permite ordenar as OE segundo a sua rendibilidade financeira (AF), nem segundo a sua rendibilidade económica e social (ACB).**
 - 1.1. Na AF e na ACB a CTI admite que todas as OE consideradas estão na área da Concessão, pois aplica a todas o mesmo modelo regulativo.
 - 1.2. As OE dentro da área da Concessão devem ser analisadas no quadro do Contrato de Concessão (CC). A atual Concessionária, não pode ser ignorada no processo de decisão, com todos os direitos que o CC lhe atribui.
 - 1.3. Para se decidir sobre a expansão aeroportuária na região de Lisboa tem de se começar pelo procedimento previsto no CC que envolve a Concessionária e o Estado.
 - 1.4. Há duas opções, previstas no CC: a primeira assenta numa proposta de construção de um novo aeroporto de Lisboa (NAL), que substitua o Aeroporto Humberto Delgado (AHD), e a segunda tem como base uma Alternativa da Concessionária para o NAL, que corresponde a uma solução dual, em que o AHD continua a existir de forma complementar com um novo aeroporto a ser construído. Pode haver ainda a apresentação de uma Alternativa pelo Concedente, caso discorde da Alternativa da Concessionária.
 - 1.5. Destas duas opções quanto aos procedimentos resultam várias consequências, designadamente:
 - 1.5.1. A construção de um NAL leva a uma alteração do atual CC ou, não se verificando, à sua resolução. A Alternativa para o NAL terá consequências semelhantes, embora o procedimento a seguir deva ser densificado.
 - 1.5.2. Mesmo que a opção que venha a ser escolhida no âmbito do procedimento contratual coincida com uma das OE objeto do trabalho da CTI, não é possível estimar o seu VAL, nem a sua rendibilidade, porque dependem de procedimentos contratuais que ainda não tiveram lugar, na sequência dos quais o CC vai ser alterado (ou resolvido).
 - 1.5.3. No ECC admite-se que no final é necessário redesenhar o mecanismo de regulação das taxas aeroportuárias no contexto da decisão sobre a localização do novo aeroporto (ECC, p.46). No entanto, não são analisados sistematicamente nem construídos cenários para alterações da regulação das taxas aeroportuárias nem para outras possíveis modificações contratuais. Ilustra-se, e somente para as OE que envolvem Alcochete, a sensibilidade dos resultados a diferentes regimes de fixação das taxas, ou a diferentes calendários de investimento (ECC, pp. 32-37).
 - 1.5.4. Para a hipótese de resolução do contrato o ECC sugere um método de análise para esse caso. Não tendo dados para quantificar os custos de uma resolução, não os apresenta, embora fosse útil fazer exercícios de simulação com base em valores plausíveis.

1.6. O que é indiscutível é que não é possível classificar as OE, no quadro do trabalho da CTI.

2. A CTI pretende alargar a área da Concessão?

2.1. Há que distinguir entre as OE que só envolvem localizações dentro da área da Concessão e as que envolvem localizações fora da área da Concessão.

2.2. Em cada caso há consequências diferentes das que são retiradas pela CTI.

2.3. Se o aeroporto ficar fora da área da Concessão não está regulado pelo CC.

2.4. A CTI, na análise que apresentou de duas OE que envolvem o aeroporto em Santarém parte do princípio de que este aeroporto seria gerido como se fizesse parte da Concessão. Mas isto só seria possível se se alargasse a área exclusiva da Concessão para o incluir.

2.5. Só com o alargamento da área da Concessão para Santarém fariam sentido duas OE consideradas:

2.5.1. A que envolve o encerramento do AHD, ficando a aeroporto em Santarém como único aeroporto da região de Lisboa

2.5.2. A que prevê que o aeroporto em Santarém opere simultaneamente com o AHD, com as taxas aeroportuárias estabelecidas em cada um dos aeroportos de forma complementar, para respeitar o que a CTI entende ser o modelo regulativo do CC.

2.6. Mas é intenção do Estado alargar a área exclusiva da Concessão para Santarém? E da Concessionária? Não há nenhuma indicação nesse sentido. Assim, parece estar a ser analisada uma simples hipótese, sem nenhum ajustamento à realidade, a menos que a CTI proponha formalmente o alargamento da área da Concessão.

3. A análise de localizações fora da área da Concessão implica que se analise um modelo regulativo diferente do CC

3.1. A CTI justifica a aplicação do mesmo modelo regulativo, o do CC, a todas as OE argumentando que é assim que pode evidenciar as vantagens e as desvantagens de cada localização.

3.2. Este argumento seria adequado se o que distinguisse as OE fosse só a localização. Não é o caso, a não ser que, como se viu, se pretenda alargar a área da Concessão para incluir, por exemplo, Santarém.

- 3.3. Como esta hipótese deve ser excluída, tem de se reconhecer que um aeroporto em Santarém deve ter um modelo regulativo diferente do AHD, precisamente porque tem uma localização diferente. O seu modelo regulativo não pode ser dissociado da sua localização. E a sua análise deve ser feita tendo isto em conta.
- 3.4. Não sendo assim, está-se a analisar uma mera hipótese teórica e, em termos de ordenação, a prejudicar os resultados do aeroporto localizado fora da área da Concessão.

4. A possibilidade de haver aeroportos fora da área da Concessão não foi, mas devia ter sido analisada

A CTI não analisa a possibilidade de se resolver o problema da expansão aeroportuária na região de Lisboa fora da área da Concessão. No entanto, essa análise devia ter sido feita, pelos seguintes motivos:

- 4.1. Introduce um elemento inteiramente novo que é a possibilidade de haver concorrência com o AHD.
- 4.2. Existem interessados para fazer esse aeroporto na área de Santarém.
- 4.3. A possibilidade de se fazer um aeroporto um pouco mais afastado de Lisboa e mais próximo de concelhos do Oeste e do Centro com grande dinamismo económico, industrial e de serviços, deve ser devidamente analisada pelo efeito que pode ter na redistribuição espacial das atividades económicas.

5. Os efeitos da concorrência entre aeroportos devem ser analisados.

- 5.1. Não se pretendendo alargar a área da Concessão, deve ser analisada uma nova OE que é construir um novo aeroporto em Santarém (ASTR) e manter o AHD em funcionamento.
- 5.2. Cada aeroporto atua do ponto de vista comercial de forma independente do outro, ou seja, em concorrência, ainda que limitada pelas próprias condições do mercado.
- 5.3. Havendo concorrência entre os dois aeroportos, o operador do ASTR teria interesse em descer as taxas relativamente ao AHD para atrair companhias aéreas. Provavelmente, a Concessionária teria de responder com descidas de taxas no AHD, quer nas taxas aeroportuárias quer na área comercial. Daqui resultariam benefícios evidentes para passageiros e empresas, que o trabalho da CTI não considera.
- 5.4. Do ponto de vista regulativo a concorrência entre aeroportos simplifica as coisas. O ASTR pode nem precisar de um modelo de regulação de taxas aeroportuárias, e o modelo regulativo do CC pode evoluir adaptando-se à mudança do poder de mercado do AHD.

6. O problema das economias de escala na AF

- 6.1. Na AF refere-se que não são consideradas economias de escala para os custos operacionais (p. 9). Assim, na análise admitem-se custos operacionais constantes.
- 6.2. A existência, ou não, de economias / deseconomias de escala em aeroportos e as relações entre a dimensão dos aeroportos e as receitas não-aviação são problemas controversos, sem dúvida nenhuma. No entanto, têm certamente impacto na rendibilidade das várias alternativas que se considerem, nomeadamente quando se comparam soluções duais com soluções *greenfield*. Por isso, seria útil fazer pelo menos um exercício de simulação, mesmo que limitado ao quadro de análise seguido pela CTI.
- 6.3. Por exemplo, na AF, a tabela 4.1. (p.9) sugere que nos aeroportos europeus os gastos operacionais unitários descem até um número de passageiros que anda entre os 5 milhões e os 15 milhões, e depois sobem. Isto sugere que nos maiores aeroportos os custos operacionais são crescentes? Não seria de fazer uma simulação admitindo esta possibilidade?
- 6.4. A análise da evolução das receitas é igualmente difícil. As receitas não aviação dependem de vários fatores, além da dimensão do aeroporto, que incluem, por exemplo, o tipo de passageiros: doméstico, internacional, em negócios, ou em turismo. É útil densificar a caracterização da procura e o seu eventual impacto nas receitas.

7. Na ACB admitem-se hipóteses que são suscetíveis de influenciar a ordenação das várias alternativas.

- 7.1. Por falta de informação, na ACB não é considerada a variação do excedente do consumidor que resulta da expansão aeroportuária, nem no que diz respeito ao transporte aéreo, nem no que diz respeito às atividades comerciais aeroportos. Provavelmente pelo mesmo motivo, não são considerados os custos dos impactos dos sistemas de transportes terrestres na biodiversidade, florestas de montado, recursos hídricos, etc.
- 7.2. No entanto, importa ter presente que a variação do excedente do consumidor seria certamente uma das variáveis em que uma OE baseada no AHD e no ASTR operando em concorrência teria efeitos mais diferenciados relativamente a outras OE.
- 7.3. Além das limitações explicitamente admitidas pela CTI, seria importante que se esclarecessem com detalhe algumas opções e omissões constantes da análise custos-benefícios, designadamente no que diz respeito aos seguintes aspetos:

7.3.1. Tratamento dos custos de congestionamento (p. 25). Importaria esclarecer se foram só considerados custos relativos ao transporte terrestre individual, pois só a estes se aplica o conceito de congestionamento utilizado, e também explicitar as razões do congestionamento em cada OE e os impactos quantitativos respetivos.

7.3.2. Avifauna do estuário do Tejo. Não se encontra sobre isto ponderação explícita na ACB. Dada a sua importância no debate sobre o assunto, e dada a sua importância substantiva em termos ambientais, seria de esclarecer o tratamento que lhe foi dado e de o fundamentar claramente. A não consideração deste problema pode beneficiar a posição relativa de todas as OE que tenham um impacto na avifauna do estuário do Tejo.

7.3.3. Os valores considerados para os custos da sinistralidade ou da poluição atmosférica têm por base valores de referência europeus adaptados para o caso português (pp.28-30). Pode não fazer sentido esta adaptação. Os passageiros são na sua maioria de nacionalidade estrangeira ou residentes no estrangeiro. Seria talvez mais adequado adotar os custos europeus por passageiro como referência, ou, em alternativa, uma média ponderada dos custos de acordo com os países de origem dos passageiros.

A alternativa seguida, calcular estes custos como se se tratasse só de residentes portugueses tem, na perspectiva de um passageiro com origem num país de rendimento mais elevado do que o português, o efeito de se admitir que se pretendem níveis de proteção contra a sinistralidade ou contra a poluição inferiores àqueles que eles terão disponibilidade para pagar ou aos custos que têm de suportar.

É claro que fazer este ajustamento, para ter em conta a diversidade da origem dos passageiros, leva a que se atribuam diferentes custos de sinistralidade ou ambientais a diferentes passageiros só porque presumivelmente têm rendimentos diferentes. No entanto, um procedimento análogo já é seguido quando se atribuem diferentes valores do tempo a diferentes meios de transporte e consoante o tempo seja de trabalho ou de lazer.

7.3.4. Não se percebe bem o tratamento dado aos custos de carbono para a aviação. Refere-se que o transporte aéreo está no processo de internalizar o custo do CO2 através da taxa de carbono, pelo que não é considerado na análise (p. 31). Ora, prevendo a CTI uma taxa de carbono de 2 euros, não se vê qual a correspondência entre este valor e o custo social do carbono, muito superior de acordo com as estimativas correntes.

Por outro lado, a aviação civil europeia está integrada no comércio europeu de emissões, ainda que beneficiando da atribuição inicial de licenças gratuitas. Tratando-se de um assunto extremamente relevante, seria útil que a CTI densificasse a sua abordagem nesta matéria.

7.3.5. Na determinação do valor económico das florestas de montado (34-35) parte-se de valor de 94,64€/ha/ano, baseado no estudo de 2010 da Corticeira Amorim e da Confederação Europeia da Cortiça. Este valor é atualizado com base na inflação para 114,76€/ha/ano. No entanto aquele estudo tem por base um preço de carbono de 14,02€/t/CO₂eq. Ora, o preço do carbono recomendado para 2024 pela Comissão Europeia é de 148€/t, subindo progressivamente para 800€/t em 2050.

Estes valores não são referidos na ACB da CTI quando trata o valor económico do montado. Assim, fica-se com a ideia de que o valor utilizado pela CTI para as florestas de montado foi obtido utilizando um preço do carbono que é cerca de 12% do preço do carbono recomendado para 2024. Sendo assim, ficam beneficiadas as OE que venham a ocupar maiores áreas de montado, prejudicando as outras, que ocupem menos área de montado.

8. A ACB deve prevalecer na análise de recursos ambientais únicos ou de difícil substituição?

- 8.1. A CTI refere, e bem, que uma avaliação com base na ACB é necessariamente incompleta, não sendo possível incluir todos os impactos económicos, sociais e ambientais, e que não dispensa a realização de estudos aprofundados designadamente na área ambiental.
- 8.2. No entanto, é de acrescentar que na ACB apresentada são incluídos impactos ambientais que podem ser avaliados de acordo com outros critérios, designadamente os que dizem respeito a recursos que são dificilmente substituíveis, ou podem ser considerados como recursos únicos.
- 8.3. Exemplos serão a avifauna dos estuários, os aquíferos e, mesmo os montados, que só são totalmente substituíveis ao fim de muitos anos. Nestes casos, o critério de eficiência económica que subjaz à análise custos-benefícios pode não ser o mais adequado para a decisão, pois não se estão a ter em conta os interesses das gerações futuras.
- 8.4. É útil, e até legalmente necessário, ter em conta outros critérios de decisão, como os baseados na sustentabilidade ou no princípio da precaução. Ignorar este problema, mesmo a nível qualitativo, pode introduzir algum enviesamento da análise pois beneficia as OE que utilizam mais intensamente esses recursos dificilmente substituíveis, ou únicos.

9. A AIO não permite tirar conclusões sobre os impactos de cada OE na distribuição regional da atividade económica.

- 9.1. A AIO apresenta estimativas por regiões definidas ao nível II da NUT, resultantes de matrizes regionais elaboradas para o efeito. Torna-se difícil interpretar estes resultados, pois não é apresentada a metodologia com que estas matrizes foram construídas, nem são apresentadas as matrizes propriamente ditas.

- 9.2. O nível II da NUT não é o nível de desagregação mais adequado para analisar o impacto na distribuição espacial da atividade económica de cada uma das OE.
- 9.3. É necessária uma maior desagregação, com uma definição adequada da área de influência de cada aeroporto e uma apreciação da dinâmica da atividade económica local e regional que se espere resulte de cada OE.

10. É preferível ter custos muito elevados na construção e operação de um aeroporto?

- 10.1. Na análise AIO, a opção que implique maior investimento e maior despesa tem geralmente um impacto maior na atividade económica do que as opções com menor investimento e despesa. É uma característica deste tipo de análise que não se deve esquecer na interpretação dos resultados.
- 10.2. No caso vertente, mais custos não são um mérito, antes pelo contrário. Os recursos que se poupem com OE de menor custo ficam disponíveis para outras aplicações alternativas na economia.
- 10.3. Seria útil apresentar os resultados de cada OE em percentagem dos respetivos investimentos e despesas, para que o decisor melhor pudesse fazer a ponderação de todos os aspetos relevantes.

11. A CTI foi criada com um enquadramento institucional incompleto

- 11.1. Está claro que não é possível uma avaliação crítica dos resultados do trabalho da CTI, porque nem sempre são explicitadas as hipóteses seguidas, nem os modelos utilizados. Além disso, há análises e estimativas que não foram feitas porque, de acordo com a CTI, a informação necessária não estava disponível.
- 11.2. No entanto, ainda que assim não fosse, e toda a informação estivesse disponível e todas as análises tivessem sido feitas e estivessem devidamente fundamentadas, não se poderia dizer que os resultados apresentados podiam ser imediatamente integrados no processo político de decisão. Seria sempre necessária uma análise crítica formal das hipóteses aceites e dos modelos adotados.
- 11.3. A consulta pública pode ser vista como um passo nesse sentido, mas essa não deve ser a sua razão de ser. A consulta pública contribui sobretudo para reforçar a legitimidade do processo de decisão, na medida em que permite obter contribuições de todos os interessados, pelo menos dos que achem que vale a pena contribuir.
- 11.4. Mas a consulta pública não dispensa uma análise completa e formal das hipóteses e modelos utilizados.

- 11.5. Além dos casos já indicados, relacionados com o impacto económico local e regional de cada localização, com o não tratamento de economias de escala e com a simplificação feita na ACB no tratamento de problemas ambientais fundamentais, há pelo menos um conjunto de resultados subjacentes a todas as análises que deviam ser devidamente revistos e discutidos, com base na metodologia utilizada: são os que dizem respeito às estimativas da procura.
- 11.6. Não foram consideradas os efeitos de variações de preços no tráfego aéreo e nas receitas aeroportuárias, como se viu. Mas o que mais se salienta nas estimativas utilizadas é o crescimento previsto do tráfego aéreo e número de passageiros utilizado como referência.
- 11.6.1. Qual é o cenário para uma economia portuguesa e para uma economia internacional onde só na região de Lisboa são recebidos daqui a 20 anos 70 milhões de passageiros? Ou, daqui a 40 anos, mais de 100 milhões de passageiros?
- 11.6.2. São turistas, resultantes de uma especialização extrema da economia no turismo? São passageiros em trânsito? Mas neste caso resultam de um aumento da quota de mercado do aeroporto de Lisboa, como *hub* intercontinental, ou de um crescimento geral do tráfego internacional?
- 11.6.3. Crescimentos deste tipo no tráfego de passageiros são consensuais na literatura e nas previsões das empresas no setor da aviação civil?
- 11.7. O trabalho da CTI deveria estar mais bem enquadrado do ponto de vista institucional. Se se pretende que uma Comissão com um mandato deste tipo faça estudos, e não se concentre numa síntese crítica de estudos já feitos, deve estar previsto um processo de validação posterior dos trabalhos da Comissão. Esta validação nem deve ter como principal objeto a qualidade técnica da análise, que em princípio se aceita. É necessária sobretudo porque importa fazer uma avaliação crítica das opções discricionárias que, num trabalho técnico sempre se fazem, quanto às hipóteses de análise e quanto aos modelos escolhidos. Essas opções têm consequências económicas e políticas.
- 11.8. Não é um problema da CTI, mas de integração do trabalho da CTI no processo de decisão político. Ou seja, é um problema do Governo, que o pode resolver.

João Confraria

11 de janeiro de 2024”

Requer-se à CTI que, na revisão do Relatório Preliminar, tenha em conta as observações indicadas pelo Prof. João Confraria.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
2	A maior complementaridade do território abrangido verifica-se na opção dual com Santarém (OE4 AHD+STR), correspondendo a 49% do VAB nacional.	A melhor das soluções dual, conforme conceção da base do projeto do Aeroporto de Santarém tal como apresentado pela Magellan 500 à CTI.	Manter
2	Os resultados mostram também que esse custo será menor nas opções que envolvem as localizações Montijo e CTA-Alcochete, que estão mais próximas de Lisboa e têm maior densidade económica	CTA: devido a definição defeituosa das zonas de influência (ver Secção 2 da presente pronuncia), o que implica um erro grave da CTI que distorce a realidade e inviabiliza a análise das Opções que envolvem o CTA.	Rever
3	Dada a menor densidade económica e peso na economia nacional da região envolvente da localização Santarém, a solução dual complementada por um novo aeroporto em Santarém, OE4 AHD+STR, é a que apresenta maior vantagem em termos de coesão territorial	Devido a definição defeituosa das zonas de influência (ver Secção 2 da presente pronuncia).	Rever
3	No caso das soluções localizadas na região da AML, cerca de 80% dos efeitos ficam nessa região. No caso das soluções únicas localizadas em Santarém e Vendas Novas, cerca de 60% dos benefícios poderão ficar na	Excessivo apego a demarcações administrativas e escassez de análise face à realidade dos territórios.	Rever

	<p>região do Alentejo, o que confirma o forte impacto das infraestruturas aeroportuárias no território e na coesão territorial.</p>	<p>Escolha da organização territorial - AML – prejudicando Santarém, que integra a zona de jurisdição da CCDR Lisboa e Vale do Tejo, e pouco tem a ver com a realidade do Alentejo.</p> <p>A realidade é que Santarém funciona como um “subúrbio” de Lisboa, com 20% da população ativa trabalhando e comutando diariamente para a Grande Lisboa, com bastante mais expressão neste aspeto que Alcochete ou Vendas Novas.</p> <p>Mas este tipo de movimentos nem foi estudado ou considerado até agora pela CTI.</p> <p>Um dos erros graves da análise da CTI está em ignorar o país tal como ele existe – e nesta avaliação STR tem vantagens que a CTI manifestamente não quis indicar.</p>	
3	<p>Em relação às estimativas das receitas fiscais conclui-se que:</p> <p>São pouco significativas as que resultam da construção das acessibilidades e das infraestruturas aeroportuárias.</p>	<p>Não se compreende como pode a CTI afirmar que são pouco significativas as receitas fiscais dum investimento de milhares de milhões de Euros numa obra de envergadura nacional.</p> <p>Não há explicação possível para esta afirmação da CTI.</p>	Rever

3	2. Análise Financeiras das Opções Estratégicas na ótica do promotor	<p>Não devia ser na ótica do promotor, porque esse é um exercício de adivinhação relativamente a terceiros, de utilidade duvidosa.</p> <p>Devia antes ser na ótica do Estado, e ter em conta as especificidades do atual contrato de concessão, bem como as posições de partida dos potenciais promotores.</p> <p>Para mais, ainda se identificam os erros seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • STR: sobrestimação pronunciada do investimento; • CTA e VNO: significativa subestimação dos investimentos em acessos; 	Rever
3	Todas as opções estratégicas têm um VAL positivo, ou seja, todas as opções estratégicas são financeiramente viáveis, não sendo necessário financiamento público para a construção do novo aeroporto.	<p>Afirmção em nosso entender enganosa, porque baseada numa suposta “ótica do promotor” de base 0, quando se deveria ter feito na ótica do Estado, tendo em conta as especificidades do atual contrato de concessão, bem como as posições de partida dos potenciais promotores.</p>	<p>Rever</p> <p>Aplica-se todas as vezes que esta afirmação é feita ao longo do Relatório Preliminar</p>

		Esta abordagem da CTI demonstra, uma vez mais, o quadro de irrealidade em que trabalha e que qualquer perícia evidencia.	
5	Os incentivos no novo modelo regulatório para a transferência de tráfego do AHD para a nova infraestrutura aeroportuária são também da maior relevância para a melhoria da qualidade de serviço neste aeroporto e para o desenvolvimento do novo aeroporto.	Mais que o modelo regulatório, o próprio operador comum (se for o caso) ou a concorrência (se for o caso) encarregar-se-ão disso.	Repensar
6	O Cenário de Expansão, que corresponde ao desenvolvimento das linhas de alta velocidade Porto-Lisboa, Lisboa-Madrid, com passagem em Alcochete e Vendas Novas, e a construção da Terceira Travessia do Tejo com a componente ferroviária. No Cenário de Expansão, não são considerados os custos de investimentos associados àquelas duas infraestruturas, o que influencia de forma muito significativa os resultados da ACB.	Não só: também não consideraram os 58 Km dedicados Poceirão-CTA-Carregado, incluindo a 4ª travessia ferroviário do Tejo na Lezíria, que não constam no Plano Ferroviário Nacional nem serão construídos se a OE3 ou a OE6 não forem implementadas.	Rever
6	A incorporação do VAL incremental da desativação do AHD e das compensações à Força Aérea Portuguesa pela desativação das bases militares do Montijo e do Campo de Tiro de Alcochete acrescenta uma vantagem comparativa à opção única OE5 STR, penalizando as localizações dual que incluem CTA e MTJ, bem como VNO, que obriga à desativação do CTA.	No caso de CTA não devia ser só a indemnização à FAP. Devia ser também calculado o valor desses terrenos, e forçosamente incluídos como ajuda de Estado a esses projetos, como acima já se indicou.	Acrescentar o valor dos terrenos do CTA

7	Globalmente, a OE6 AHD+CTA é a que resulta em maior impacto macroeconómico.	CTA: devido a definição defeituosa das zonas de influência (ver Secção 2 da presente pronuncia), o que consubstancia um erro de análise.	Rever
20	<p>Caracterização económica do território de influência das OE</p> <p>O território de influência das OE é definido pela isócrona que corresponde ao grupo de concelhos em que pelo menos uma parte do seu território está a menos de 30 minutos de distância do local de implantação da opção estratégica para o aumento da capacidade aeroportuária.</p>	<p>Omitiu acrescentar “por rodovia”.</p> <p>Conforme a Secção 2 da presente pronúncia, esta definição de zonas de influência falseia toda a análise do Relatório Preliminar e não faz qualquer sentido.</p> <p>A análise jurídica (PT6) do próprio Relatório Preliminar faz referência à correta zona de influência dos aeroportos dentro da EU:</p> <p>“A zona de influência de um aeroporto, refere-se à “fronteira geográfica de mercado” e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se “normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade”.</p>	Rever
46	Tabela 15 - VAL das opções estratégicas (Cenário Central, M€)	Valores de investimento em STR estão significativamente sobrestimados, assentam em pressupostos e cálculos errados e prejudicam	Corrigir

		manifestamente a análise das opções que envolvem STR.	
64	Nesse cenário, apenas a necessidade de uma operação complementar e integrada entre os dois aeroportos levaria, porventura, a Modificações do Concedente ao Contrato de Concessão passíveis de gerar o direito da Concessionária à reposição do equilíbrio financeiro com fundamento na alteração da operação do AHD.	<p>Operação integrada apenas no caso de operador comum.</p> <p>Se não for o caso, afirmação não faz sentido sendo os dois aeroportos tecnicamente compatíveis e independentes.</p> <p>Juridicamente, na Opção 4, não é necessário promover qualquer Modificação do Contrato de Concessão.</p> <p>A gestão integrada será possibilitada pela NAV (gestão do espaço aéreo) e ANAC.</p>	Rever
72	Em termos de VALE, a ACB do Cenário Base não permite retirar conclusões na comparação entre as opções duais e únicas. As opções duais OE6 AHD+CTA e OE4 AHD+STR, e a opção única OE5 STR, apresentam um VALE praticamente idêntico, com -8.876, -8.910 e -8.959 M€, respetivamente, são as opções mais vantajosas no Cenário Base das acessibilidades. As opções estratégicas com pior resultado são as opções únicas OE3 CTA (-10.274 M€) e a OE7 VNO (-11.595).	E isto antes dos gigantescos subsídios em acessibilidades que dificilmente não poderão ser consideradas dedicadas, especialmente no caso do CTA, os quais não se aplicam ao caso das Opções que envolvem STR.	
74	6.2.2 Análise Custo-Benefício para o Cenário de Expansão das acessibilidades	Para além dos 58 Km troço de AV Poceirão-CTA-Carregado, incluindo uma 4ª nova travessia ferroviária do Tejo no Carregado com 12 Km de	Adicionar custos do troço de AV

	<p>O Cenário de Expansão das Acessibilidades considera a existência da ligação de Alta Velocidade passando em Alcochete e a Terceira Travessia do Tejo, sem, no entanto, incluir os custos de investimento associados a essas infraestruturas.</p>	<p>comprimento, que não consta no Plano Ferroviário Nacional e não será feito até 2050 se a opção não for CTA.</p>	<p>Poceirão-CTA-Carregado</p>
76-77	<p>Assim, na ACB foram considerados os valores indicados para compensações devidas à FAP no relatório da ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (ANA/Vinci, 2023), correspondendo a 130 M€ no caso da base aérea do Montijo e 372 M€ no caso do Campo de Tiro de Alcochete (atualizados para 2024).</p>	<p>Também no caso de CTA não devia ser só a indemnização à FAP. Devia ser também calculado o valor desses terrenos, e forçosamente incluídos como ajuda de Estado a esses projetos, conforme acima se indicou.</p>	<p>Acrescentar o valor dos terrenos do CTA</p>
79	<p>O efeito de compressão de tempos de viagem introduzidos pela Alta Velocidade, beneficia as localizações que possuem uma ligação direta (em plena via) a este sistema, como são os casos de CTA e VNO. STR, que permanece desligado da rede, perde a vantagem relativa que apresentava no Cenário Base, onde é a opção com melhor localização do ponto de vista de ligação à rede ferroviária convencional.</p> <p>O impacto da rede de Alta Velocidade e da Terceira Travessia do Tejo carece de aprofundamento, nomeadamente, através da consideração dos respetivos custos dessas infraestruturas. Assim, conclui-se que, do ponto de vista da ACB, o planeamento e execução da rede de Alta Velocidade (e respetivos pressupostos de traçado e velocidades) constitui uma variável</p>	<p>Reconhecimento duma análise e critério artificial, onde se fala de enormes infraestruturas futuras com o tempo presente dos verbos: “Alta Velocidade, beneficia as localizações que possuem uma ligação direta (em plena via) a este sistema, como são os casos de CTA e VNO. STR”.</p>	<p>Introduzir análise de risco e consequências nos projetos CTA e VNO no cenário extremamente provável de longos atrasos ou mesmo não-construção da AV para Sul</p>

	<p>muito relevante para a identificação das vantagens relativas das localizações.</p>		
81	<p>Tabela 25 - Impactos Macroeconómicos</p>	<p>Resultados profundamente influenciados pela defeituosa definição das zonas de influência, conforme a Secção 2 da presente pronúncia.</p>	<p>Teria de se rever a maior parte do Relatório Preliminar</p>
83	<p>Critério de Avaliação 2: Necessidades de financiamento</p> <p>1. Necessidade de financiamento público: um VAL positivo indica que não é necessário subsídio público.</p>	<p>Não faz sentido.</p> <p>Não leva em conta o contrato de concessão nem a sua lógica económica. Este aspeto é grave, porque a análise da CTI pode induzir o Estado a uma decisão errada, com gravíssimo impacto financeiro.</p>	<p>Rever</p>

3.1.6 Análise jurídica Documento: PT6 Relatório Técnico Complementar

Comentários gerais

A análise do Relatório Preliminar evidencia, no plano jurídico, um conjunto de fragilidades que afetarão o Relatório Final que a CTI possa vir a produzir e que, objetivamente impedem, que o trabalho da CTI e os documentos produzidos pela mesma sirvam para sustentar, validamente à luz das normas nacionais e europeias aplicáveis, a validade de qualquer decisão administrativa ou política que possa vir a ser tomada relativamente ao aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

Sumariando as questões que o Relatório Preliminar coloca no plano jurídico, importa destacar as seguintes:

1 Do incumprimento do mandato da CTI tal como fixado pelo Governo através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022

1.1 Da violação pela CTI das regras fixadas na RCM

Na RCM 89/2022, o Governo fixou o objeto e o âmbito dos trabalhos a desenvolver pela CTI, organizados por Pacotes de Trabalho, e fixando, em termos sistemáticos e de conteúdo, as matérias que, estando expressamente qualificadas pela RCM como “requisitos mínimos”, devem obrigatoriamente ser objeto da análise confiada à CTI.

A CTI, no Relatório Preliminar, não respeitou as regras fixadas pela RCM na medida em que, no Relatório Preliminar, não respeitou a sistematização fixada na RCM, não analisou todas as matérias fixadas na RCM e introduziu outras matérias (normalmente visando proteger as Opções que incluem o Aeroporto de Alcochete) desacompanhadas de qualquer fundamento quanto à sua necessidade.

A título de exemplo, e no que se refere ao «Pacote de Trabalho 6 (PT/WP 6)» exige o ponto 2.2.6 dos Termos de Referência da RCM que a CTI entregue “i) Um parecer da viabilidade de cada uma das soluções, avaliando riscos e constrangimentos associados (doc. e Excel se aplicável)” e “(ii) um parecer jurídico de análise comparativa das alternativas (doc e Excel, se aplicável)”.

O «Pacote de Trabalho 6 (PT/WP 6)» não integra nenhum destes dois pareceres.

O «Pacote de Trabalho 6 (PT/WP 6)» é constituído pelo documento “PT6 – Análise Jurídica – Relatório Síntese” e pelos seis anexos que o integram. No que toca à análise das opções, o Relatório Síntese dedica quatro páginas (as páginas 33 a 37) no respetivo ponto 3. (no qual promove a análise de cada uma das Opções segundo o Contrato de Concessão vigente entre o Estado e a ANA Aeroportos) e três páginas (as páginas 70 a 72) no respetivo ponto 5. (relativo ao enquadramento do regime de expropriações), não detalhando qualquer outra análise comparativa relativamente aos demais fatores de análise previstos na RCM.

Daqui resulta que o Relatório Preliminar ao não respeitar o disposto na RCM está ferido de ilegalidade, o que contaminará o Relatório Final (caso tais ilegalidades não sejam corrigidas), bem como qualquer decisão administrativa ou política subsequente.

1.2 Da violação pela CTI do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, que regula o regime jurídico da Avaliação Ambiental Estratégia (“AAE”)

A RCM 89/2022 refere expressamente no seu ponto 1., a CTI tem como tarefa “coordenar e realizar a avaliação ambiental estratégica, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na sua redação atual (“DL 232/2007”).

Daqui decorre que a CTI está obrigada, no Relatório Preliminar que a mesma designa por “Relatório Ambiental Preliminar – Avaliação Ambiental Estratégica” a respeitar o disposto no DL 232/2007, o que não fez.

No Relatório Preliminar, a CTI não respeita o conteúdo que o DL 232/2007 determina em matéria de relatório ambiental (por exemplo, no que respeita à avaliação dos fatores, “património cultural”, entre outros), desrespeitando o disposto no artigo 6º do referido diploma legal e não tratando de matérias que a lei obrigatoriamente exige.

Acresce que o Relatório Preliminar não cumpriu a exigência legal de atender, como exige o n.º 2 do Artigo 6º do DL 232/2007, aos “conhecimentos e métodos de avaliação disponíveis”.

Se a 2ª fase do trabalhos da CTI já indiciava a desconsideração pela mesma “dos conhecimentos e dos métodos de avaliação disponíveis”, o conteúdo do Relatório Preliminar evidenciou esta realidade, na medida em que a CTI, para a elaboração do Relatório Preliminar não levou em linha de conta, para efeitos

da avaliação objeto da RCM, o conhecimento e a experiência de qualquer pessoa que, ao longo da sua vida profissional, já tivesse participado ou dado assessoria à avaliação de um aeroporto, sobretudo de um aeroporto com as *características de hub intercontinental*.

Não deixa de ser impressionante que a generalidade da equipa técnica da própria CTI (seja a equipa principal, seja a equipa alargada com os seus consultores) não tenha, de nosso conhecimento, experiência real e conhecida na concretização efetiva de qualquer aeroporto já existente, construído ou a funcionar). Esta situação pode explicar muitos dos erros e dos enviesamentos de análise encontrados ao longo do Relatório Preliminar.

Numa palavra, a CTI não respeitou a lei porque no Relatório Preliminar “não atendeu aos conhecimentos e métodos disponíveis”, desde logo no plano internacional e que já têm casos de sucesso comprovado.

De igual forma, o Relatório Preliminar não promoveu, como exige o n.º 7 do DL 232/2007, à consulta das entidades legalmente competentes que, a respeito das várias matérias, devem obrigatoriamente ser consultadas previamente à elaboração do relatório ambiental. O Relatório Ambiental não integra qualquer parecer das entidades que legalmente devem ser consultadas, desde logo na área do ambiente.

O Relatório Preliminar da CTI não pode validamente ser qualificado, no plano jurídico, como uma Avaliação Ambiental Estratégica, e, mesmo que, em tese, se admitisse tal qualificação, o mesmo é formal e materialmente desconforme ao DL 232/2007.

Daqui resulta que o Relatório Preliminar ao não respeitar o disposto no DL 232/2007 é susceptível de consubstanciar uma ilegalidade, o que contaminará o Relatório Final (caso tais ilegalidades não sejam corrigidas), bem como qualquer decisão administrativa ou política subsequente.

2 Do incumprimento das garantias de imparcialidade a que a CTI está sujeita nos termos do n.º 2 do Artigo 9º do Regimento da Comissão Técnica Independente

Estatui o n.º 2 do Artigo 9º do Regimento da Comissão Técnica Independente (“Regimento”), que “os membros da CTI estão sujeitos às garantias de imparcialidade previstas no Código do Procedimento Administrativo (“CPA”).

Estatui a alínea d) do n.º 1 do artigo 69º do CPA que “os titulares dos órgãos da Administração Pública e os respetivos agentes, bem como quaisquer outras entidades que, independentemente da sua natureza, se encontrem no exercício de poderes públicos, não podem intervir em procedimento administrativo ou em ato ou contrato de direito público ou privado da Administração Pública, quando “hajam dado parecer sobre as questões a resolver”.

A Magellan 500 desconhece se existiu, previamente à criação da CTI e à designação dos seus membros, algum procedimento de seleção que assegurasse o cumprimento das garantias legais de imparcialidade. Se tal procedimento não teve lugar, tal significa que não houve qualquer controlo sobre esta matéria por parte de quem designou a CTI. Se tal procedimento teve lugar, requer-se desde já à CTI que identifique o mesmo.

Sucede, no que respeita a alguns dos membros da CTI que previamente ao seu início de funções no âmbito da mesma, os mesmos deram parecer, escreveram ou opinaram sobre uma das Opções que integra o leque de Opções a avaliar pela CTI no âmbito da RCM 89/2022, como sucede, com a Senhora Professora Rosário Partidário na análise do LNEC em 2008, e com pessoas da equipa do PT2 - Senhora Professora Rosário Macário.

Só assim se entende que a Sra. Professora Rosário Macário tenha afirmado recentemente (19 dezembro de 2023) numa entrevista do podcast “Perguntar não ofende” que “Alcochete tem todas as condições, **que já demonstrámos mais uma vez**, que são as melhores para desenvolver um novo aeroporto para Lisboa”.

Ou o artigo de opinião no site da Ordem dos Engenheiros “Novo Aeroporto de Lisboa - uma visão aeroportuária” de 07 de abril de 2021 subscrito pelos Engenheiros Vasco Afonso e Vítor Rocha, ambos contratados pela CTI para a equipa PT2 liderada pela Senhora Professora Rosário Macário, onde se afirma: “Não são necessários estudos para se perceber que a solução NAL/CTA é melhor ...”. E mais, nesse artigo expõem algo muito próximo da Opção Estratégica 6, que conforme exposto na Secção 2 resulta num projeto desenvolvido e avaliado pela CTI em causa própria.

Esta situação gera, no plano jurídico, uma situação de impedimento dos referidos membros da CTI para poderem validamente integrar a mesma, pois, ao fazê-lo violam o disposto no n.º 2 do artigo 9º do Regimento e na alínea d) do n.º 1 do artigo 69º do CPA.

Tratando-se de um vício original na constituição da equipa da CTI, o mesmo afeta a validade jurídica do Relatório Final, na medida em que o mesmo consubstancia um ato no qual ambos os referidos membros da CTI participaram e decidiram.

Somente o afastamento imediato dos referidos membros da CTI e a repetição dos atos nos quais os mesmos tiveram participação pode, à luz da lei, garantir a imparcialidade da atuação e da análise de que a CTI foi encarregue pela RCM 89/2022.

É certo que a constituição da CTI é conhecida, pelo menos, desde a data da publicação da RCM 89/2022, que teve lugar no dia 14 de outubro de 2022.

Todavia, a Magellan 500 somente tomou conhecimento concreto da situação posteriormente, designadamente e em particular, após a leitura do Relatório Preliminar no qual a posição dos referidos membros da CTI evidencia um alinhamento com a posição anteriormente defendida pelos mesmos em defesa do Aeroporto de Alcochete como solução para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

A situação acabada de indicar afeta juridicamente a validade do Relatório Preliminar e dos atos da CTI praticados relativamente ao mesmo.

3 Da não consideração pela CTI de factos supervenientes que alteram os pressupostos de facto da RCM 89/2022 e desatualizam a análise objeto do Relatório Preliminar

No passado dia 28 de dezembro de 2023, foi publicada em Diário da República, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 201/2023, de 28 de dezembro (“RCM 201/2023”), que vem determinar a adoção de um conjunto de medidas para mitigar os constrangimentos operacionais do Aeroporto Humberto Delgado (“AHD”).

Entre tais medidas, estão previstos investimentos por parte da ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (“ANA”) para aumentar a capacidade da oferta do AHD. Este facto sendo superveniente à data do Relatório Preliminar tem como efeito a imediata desatualização do mesmo, na medida em que os pressupostos, os estudos e as avaliações que lhe o integram foram feitas em face do atual AHD e não em face do AHD modificado pelas medidas determinadas pela RCM 201/2023.

Faz-se notar que, tendo o Relatório Preliminar sido divulgado no dia 5 de dezembro de 2023, o Governo aprovou a RCM 201/2023 dois dias depois, a 7 de dezembro de 2023, não tendo, no mesmo feito qualquer referência à RCM 89/2022 nem ao Relatório Preliminar.

No plano jurídico, esta situação é da maior relevância, na medida em que consubstancia uma alteração aos pressupostos de facto em que assenta a RCM 89/2022 e que determinaram o conteúdo da mesma e, conseqüentemente, o âmbito e o conteúdo da análise definida à CTI.

Não tendo a RCM 201/2023 feito qualquer referência à análise a realizar pela CTI ao abrigo da RCM 89/2022, o Relatório Preliminar fica automaticamente prejudicado nos seus pressupostos porque ao não considerar as modificações que vão atingir o AHD, deixa de conter uma análise aderente àquela que vier a ser a realidade da capacidade aeroportuária da região de Lisboa quando tais obras forem realizadas e o AHD passar a ser uma estrutura com características e capacidades distintas das atuais.

4 Da incorreção do relatório da CTI em matéria de ajudas de Estado

No plano do direito nacional e europeu, o conceito de “ajuda de Estado” não se restringe a apoios estritamente financeiros incluindo também a aporção de ativos com expressão ou valor financeiro. Ora, na análise realizada até ao momento pela CTI, designadamente no que se refere à opção CTA (e também Aeroporto do Montijo), a CTI não leva em linha de conta o valor da disponibilização dos terrenos à entidade que vier a desenvolver o projeto, valor esse que está compreendido no critério de “ajuda de Estado”.

A valorização dos terrenos como “ajudas de Estado” constitui uma omissão no Relatório da CTI que afeta toda a análise financeira das Opções que integram o CTA e o Aeroporto do Montijo. A inexistência dos valores associados à disponibilização pelo Estado Português dos terrenos referentes ao CTA e ao Aeroporto do Montijo e o impacto da sua qualificação em sede de “ajudas de Estado”, denota uma análise jurídica deficiente e incompleta que prejudica o teor do Relatório Preliminar.

A Magellan 500 requer, assim, à CTI que analise a disponibilização dos terrenos do CTA e na base Aérea do Montijo na análise jurídica (e também económica) das Opções que integram aquelas localizações à luz do conceito de “ajudas de Estado” e o impacto daí decorrente.

Este tema tem a maior relevância na medida em que importa salvaguardar, face ao atual enquadramento legal e regulatório da atividade aeroportuária, que as ajudas de Estado não interferem com a competitividade entre aeroportos (ou, nesta fase, projetos de aeroportos), sob pena de violação das regras da concorrência.

5 Da insuficiência da análise jurídica do Contrato de Concessão, em particular no que respeita ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL

A análise jurídica promovida pelo Relatório Preliminar tem uma omissão relevante, materializada no pressuposto de que o direito da ANA ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL corresponde à única situação jurídica existente. Ora, atentos os factos que existem sobre esta matéria, importa, numa análise jurídica atualizada, promover uma análise mais detalhada na medida em que as situações decorridas até à presente data não permitem, no plano jurídico, uma análise unívoca idêntica à promovida pela CTI, designadamente no Parecer B do Relatório PT6.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
xiii	<p>f) as opções que se localizam em parte (OE4) ou totalmente (OE5) para lá dos 75 Km, colocam outros problemas: não conferem preferência à Concessionária e podem gerar ajustamentos ao contrato (modificações objetivas): (i) para coordenação na opção dual; (ii) para fecho do AHD, na opção única.</p>	<p>A Concessionária não tem qualquer direito de preferência para lá dos 75 km e tal consubstanciaria um atropelo em termos de direito da concorrência e traduzir-se-ia, na prática, no reconhecimento de uma situação de tipo monopolista.</p> <p>(i) que “coordenação” se os projetos forem tecnicamente compatíveis?</p> <p>(ii) fecho do AHD para STR (OE5) realisticamente só possível por acordo entre as partes, à luz do contrato de concessão. Este cenário é possível e pode constituir uma Opção válida.</p>	Rever
xiv	<p>CTA implicará, em princípio, a expropriação de uma única parcela de terreno particular, correspondente à Herdade de Vale Cobrão e desafetação de área militar de recursos hídricos;</p>	<p>Então e na "na zona prevista para as respetivas acessibilidades", que são enormes, conforme por exemplo corretamente apontado ao Montijo? Não se compreende como a CTI numas situações quer ser tão exaustiva e noutras não aprecia questões semelhantes e com maior impacto.</p>	Rever

xiv	iii. assegurar, ab initio, a atribuição de “carácter urgente às expropriações a realizar.	De acordo.	
4	<p>Relativamente às Opções 4 e 5 que envolvem o Aeroporto de Santarém, é com particular gravidade que se assiste a uma análise desconforme às características das Opções em análise, quando no ponto 2.1 (“Vertente da Concorrência”) a CTI escreve, na página 4; “fora do mesmo perímetro poderá o Estado autorizar livremente novos aeroportos, a terceiros ou à Concessionária”, sem repercussões diretas contratuais”.</p>	<p>Esta frase esta correta exceto na parte em que refere “ou à Concessionária” porque as únicas Opções em análise pela CTI fora do limite dos 75 kms previsto no Contrato de Concessão da ANA é o Aeroporto de Santarém que, caso venha a ser a Opção, deverá ser necessariamente atribuído à Magellan por ser a titular dos direitos inerentes ao Aeroporto de Santarém.</p> <p>Acresce que a indicação de que o Estado poderia atribuir à ANA o Aeroporto de Santarém isso sim implicaria a violação do direito da concorrência porque, para além da absoluta falta de previsão no Contrato de Concessão, tal significaria admitir uma posição de mercado (de tipo monopolista caso fosse o atual concessionário) incompatível com o direito da concorrência nacional e europeu.</p> <p>Deve assim o Relatório PT 6 eliminar todas as referências relativas à possibilidade de atribuir</p>	Rever

		qualquer Opção fora do limite dos 75 kms a outra entidade que não a Magellan 500.	
5	O Relatório PT 6 refere que <i>“Importa, porém, esclarecer que o Prof. Manuel Fontaine não estava a analisar, nem conhecia presume-se, o contrato de concessão e a cláusula de preferência”</i>	Esta afirmação retira toda a credibilidade ao Parecer A anexo ao Relatório PT6 porque como pode o Professor Manuel Fontaine pronunciar-se sobre as Opções, designadamente em matéria de concorrência, quando nem sequer terá lido documentação indispensável ao enquadramento jurídico das matérias que analisou (situação tão mais incompreensível quando a própria CTI não se coíbiu da reproduzir excertos do Parecer do Professor Manuel Fontaine para analisar aspetos da concorrência relacionados com o Contrato de Concessão da ANA (como faz nos dois últimos parágrafos da página 6 do Relatório PT 6).	Rever
6	<i>“qualquer que seja a opção estratégica finalmente escolhida, a atividade aeroportuária, incluindo a sua construção e operacionalização, estará sujeita à concorrência desde que a escolha da entidade encarregada dessa construção e operacionalização resulte de procedimento de concurso competitivo, transparente, não discriminatório e incondicional. Admite-se, no entanto, que possam existir dificuldades de implementação desse</i>	Esta frase ilustra o desconhecimento que a CTI tem da legislação vigente em matéria de atividade aeroportuária e evidencia a insuficiência do Parecer Anexo A do Professor Manuel Fontaine, na medida em que no atual direito nacional e europeu a atividade de	Rever

	<p><i>procedimento como decorrência do contrato de concessão entretanto celebrado com a ANA, mas essa questão já não nos cabe avaliar”.</i></p>	<p>exploração de aeroportos está liberalizada e não depende necessariamente da abertura de qualquer procedimento de tipo concursal, como sucede com o Aeroporto de Santarém. Remete-se a este respeito para o parecer jurídico subscrito pelos Senhores Professores Sérvulo Correia e Rui Medeiros, de 27 de fevereiro de 2023, no qual se demonstra que, fora da Concessão da ANA, a legislação vigente assegura a liberalização da atividade de exploração de aeroportos.</p> <p>Assim, sugere-se o aditamento à frase anterior da seguinte expressão: <u>“No quadro do atual direito português, a atividade de exploração de aeroportos fora do âmbito do Contrato de Concessão da ANA encontra-se liberalizada, pelo que, no caso do Aeroporto de Santarém a exploração do mesmo pode ser diretamente realizada pela Magellan 500 sem necessidade de abertura de qualquer procedimento público prévio de tipo competitivo”</u>. Se esta frase não for inscrita no Relatório PT6, o mesmo conterá um</p>	
--	---	---	--

		teor ilegal face ao ordenamento jurídico em vigor.	
16	A zona de influência de um aeroporto, refere-se à «fronteira geográfica de mercado» e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se «normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade». Assim, a Comissão terá dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio se, existindo outro aeroporto na área de influência, o mesmo «não funcione à capacidade máxima, ou quase».	<p>Deve ter-se em conta a definição da Comissão Europeia para a área de influência dos aeroportos, no próprio Relatório Preliminar.</p> <p>Questiona-se porque é que a CTI aplicou uma definição de área de influência desconforme da usada na União Europeia.</p> <p>Esta é uma falha material do Relatório Preliminar que condiciona a validade da análise do mesmo.</p>	Rever todo o Relatório Preliminar
16	A Comissão (Europeia) terá dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio se, existindo outro aeroporto na área de influência ...	O que coloca a questão da exequibilidade de ajudas de Estado a projetos no CTA e VNO se não forem dadas em condições de equidade ao promotor de STR, já que se encontram na área de influência deste.	Rever
19	<u>Ponto 3. do Relatório PT6 – “Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão vigente entre o Estado e a ANA Aeroportos e implicações no calendário</u>	A análise deste ponto está suportada num único parecer jurídico emitido pela sociedade de advogados PLMJ (“ Parecer B ”), o qual, salvo o devido respeito, não faz um enquadramento jurídico correto, desde logo face ao Contrato de	Rever

		<p>Concessão e face à legislação vigente nacional e europeia.</p> <p>Por outro lado, o referido Parecer não faz uma adequada análise dos riscos jurídicos para o Estado Português resultam de cada uma das Opções objeto de análise pela CTI, desde logo porque a análise que promove relativamente ao eventual impacto de cada uma das Opções no Contrato de Concessão da ANA está incompleto.</p>	
22	<p>O Relatório PT6 indica, no respetivo ponto 3.2, como se deve fazer a interpretação de um contrato administrativo.</p>	<p>Todavia, nesta explicação de metodologia hermenêutica, a CTI deixa de fora um dos elementos que não pode deixar de ser atendido na interpretação de um contrato administrativo (que é sempre um negócio jurídico público) e que tem a ver com o <u>resultado</u> da própria interpretação. Não se pode interpretar um contrato administrativo que conduza a resultados que deixam de ter correspondência no texto do próprio contrato ou que conduzem a soluções que a lei não permite, como sucede com algumas das posições assumidas pela CTI relativamente ao atual Contrato de Concessão.</p>	

<p>23</p>	<p>Na alínea b) do ponto 3.2.1 refere a CTI que pode “para lá dos 75 km, o concedente, “dentro do quadro legal aplicável, desenvolver ou autorizar livremente novos aeroportos, a terceiros ou à Concessionária, sem repercussões diretas contratuais”.</p>	<p>Como acima se referiu, esta frase esta correta exceto na parte em que refere “ou à Concessionária” porque as únicas Opções em análise pela CTI fora do limite dos 75 kms previsto no Contrato de Concessão é o Aeroporto de Santarém que, caso venha a ser a Opção, deverá ser atribuído à Magellan 500 por ser a titular dos direitos inerentes ao Aeroporto de Santarém.</p> <p>Acresce que a indicação de que o Estado poderia atribuir à atual concessionária o Aeroporto de Santarém isso sim implicaria a violação do direito da concorrência porque, para além da absoluta falta de previsão no Contrato de Concessão, tal significaria admitir uma posição de mercado de tipo monopolista, incompatível com o direito da concorrência nacional e europeu.</p> <p>Reitera-se que deve, assim, o Relatório PT 6 eliminar todas as referências relativas à possibilidade de atribuir qualquer Opção fora do limite dos 75 kms.</p>	<p>Rever</p>
-----------	---	--	--------------

<p>24</p>	<p>Refere-se que “fora da constrição territorial, como é entendida no Parecer B, ou com o Termo da Opção, agora fora do quadro de execução do <i>Contrato</i>, o concedente deixa de estar impedido “de implementar a solução de expansão da capacidade aeroportuária na área ou zona de Lisboa que julgue mais adequada com recurso a terceiros podendo proceder à Modificação do Contrato de Concessão ou, na falta de acordo com a ANA, resolvê-lo (mediante compensação equivalente à do Incumprimento do Concedente)”.</p>	<p>Esta análise não é juridicamente correta porque dá a entender que caso venha a ser estabelecida uma solução dual integrando AHD e outro Aeroporto fora do limite dos 75 km, que apenas poderia ser o Aeroporto de Santarém, tal implicaria necessariamente que o Estado Português tivesse de modificar o Contrato de Concessão e isso não corresponde à verdade, nem resulta do Contrato de Concessão. Mais, a posição da CTI a este nível fere o princípio da concorrência de forma grave porque significa materialmente que caso o Estado Português venha a seleccionar a Opção 4 (AHD+STR) teria de modificar ou de resolver o Contrato de Concessão, ou seja, a concessionária teria sempre um poder de condicionar a solução do Estado Português mesmo para além do limite dos 75 km. Numa palavra, a concessionária teria um poder que, para além de extravasar o âmbito do Contrato de Concessão, dava-lhe um poder sobre o mercado que distorceria a concorrência mesmo fora dos 75 km, o que o</p>	<p>Rever</p>
-----------	---	--	--------------

		<p>direito da concorrência nacional e europeu não permite.</p> <p>No plano jurídico, caso o Estado Português selecione a Opção 4 (AHD+STR), não existe qualquer obrigação contratual ou legal que imponha ao Estado Português modificar ou resolver o Contrato de Concessão. Juridicamente o Estado Português pode seleccionar a Opção 4 (AHD+STR) e manter o Contrato de Concessão tal como está e sem qualquer responsabilidade financeira para o Estado Português.</p> <p>O Relatório da CTI faz uma interpretação enviesada do Contrato de Concessão, dando à concessionária um protagonismo ou um “poder” de bloqueio que a mesma não tem e cujo reconhecimento, no final do dia, é prejudicial para o próprio Estado Português.</p> <p>Assim, solicita-se à CTI que reveja a redação do parágrafo acima transcrito e incorpore neste ponto do Relatório PT6 a frase seguinte: <u>“fora da constrictão territorial, e no que se refere ao</u></p>	
--	--	--	--

		<p><u>impacto no Contrato de Concessão, o Estado Português não está obrigado a modificar o Contrato de Concessão, nem a atribuir à concessionária qualquer compensação financeira, caso opte por uma solução dual que mantenha o AHD e outro Aeroporto (que, dentro dos leque das Opções analisadas pela CTI, seria necessariamente o Aeroporto de Santarém).</u></p> <p>Caso a CTI não introduza a frase acima indicada, o Relatório PT6 contém uma análise jurídica incorreta e, mais grave, ilegal por total falta de base legal ou contratual e por ser contrária ao princípio da concorrência.</p>	
25	<p>a. “Qualquer nova infraestrutura aeroportuária que se venha a situar para lá do raio de 75 km do AHD pode ser atribuída ou desenvolvida, fora do quadro do Contrato de Concessão, sem necessidade de articulação ou negociação prévia com a ANA e sem que isso, só por si, implique responsabilidade contratual do Estado ou atribua à Concessionária um direito à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato.</p>	De acordo.	
27	3.2.3. Vias de expansão da capacidade aeroportuária da área de Lisboa	Pelo exposto na observação anterior, existe uma 4ª, não contratual: aeroporto fora da zona	Acrescentar

	<p>Existem três vias contratuais: o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), a Alternativa da Concessionária para o NAL e Alternativa do Concedente para o NAL.</p>	<p>exclusiva da concessão. Nos termos da RCM 89/2022 esta referência é obrigatória.</p>	
<p>29</p>	<p>No ponto 3.2.3.3. do Relatório PT6, a CTI refere que “A Alternativa do Concedente surge com o Termo de Opção, que extingue a opção de desenvolver o NAL pela Concessionária. O NAL, a partir deste momento, pode ser desenvolvido com terceiros ou com a Concessionária. Esta hipótese não será abordada aqui porque, como veremos, factualmente não chegámos a esta fase” (negrito nosso).</p>	<p>Esta análise da CTI, precisamente face aos factos está juridicamente incorreta e incompleta, na medida em que não pondera todos as situações jurídicas que atualmente devem ser equacionadas face ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL.</p> <p>Esta omissão do Relatório CTI condiciona a validade de toda a análise jurídica das Opções (com exceção das que envolvem o Aeroporto de Santarém).</p> <p>A este respeito, o Parecer PT6 está incompleto mesmo considerando o teor do Parecer B, na medida em que não realiza um enquadramento jurídico completo da situação, nem identifica todos os riscos para o Estado Português se vier a seguir o entendimento da CTI. Se o Estado Português seguir liminarmente a posição da CTI e o modo como juridicamente a CTI avaliou as Opções, o Estado Português corre o risco sério e</p>	<p>Rever</p>

		<p>efetivo de incumprimento do Contrato de Concessão, da legislação nacional e europeia da contratação pública e da concorrência.</p> <p><u>Em face do exposto, a CTI deve rever a análise jurídica que promoveu sob pena de potenciar que qualquer decisão administrativa ou política que o Estado Português venha a tomar com base no Relatório Preliminar seja ilegal.</u></p>	
34	<p>3.4.1. OE 2 (MTJ+AHD) à OE3 (CTA) e OE7 (VNO)</p> <p>A solução unitária implica a retoma do procedimento do NAL, porque estas opções estão dentro dos 75Kms:</p> <p>Em síntese, são riscos:</p> <p>a) temporais, quando há respeito do direito de preferência da concessionária;</p> <p>b) caso o concedente não observe o direito de preferência da concessionária, verificam-se riscos financeiros altos, uma vez que, em última linha poderá colocar-se o cenário da resolução do Contrato com as consequências financeiras inerentes;</p> <p>c) temporais, ainda que porventura menores do que os que decorrem da alínea a), no caso de violação do direito de preferência, porquanto haveria lugar a procedimento concorrencial se o Estado pretender um aeroporto</p>	<p>Enormes riscos temporais e financeiros que não estão devidamente considerados no Relatório Preliminar, a começar pelos cronogramas das OEs 3, 6, 7 e 8.</p>	Rever

	da sua iniciativa, mas fora do Contrato. Terá de abrir um procedimento concursal, cuja tramitação implica tempo;		
38	2. Fora da constrição territorial, as opções OE4 e OE5 constituem opções com mais riscos contratuais, em termos financeiros, pela necessidade de modificação objetiva do contrato com fundamento na alteração da operação do AHD (OE4).	Não, porque na OE4 (STR e AHD) podem operar tecnicamente independentes.	Rever
38	Conclusões	<p>O incorreto enquadramento jurídico contido no Parecer PT 6 leva a que as conclusões que o mesmo indica no seu ponto 3.7. sejam igualmente incorretas.</p> <p>Particularmente grave é a frase que consta do parágrafo 2. do referido ponto 3.7. do Relatório PT6, na qual a CTI escreve o seguinte: “Fora da constrição territorial, as opções OE4 e OE5 constituem opções com mais riscos contratuais, em termos financeiros, pela necessidade de modificação objetiva do contrato com fundamento na alteração da operação AHD (OE4).”</p> <p>Esta frase resulta numa imperdoável tentativa de denegrir e prejudicar deliberadamente a análise do Aeroporto de Santarém porque se a</p>	Rever

		<p>CTI se reger por critérios de isenção e de imparcialidade, sabe bem que na OE4, não é preciso alterar o Contrato de Concessão da ANA (o AHD fica a operar tal como está) e o Aeroporto de Santarém é financiado exclusivamente por privados sem qualquer encargo para o Estado Português ou para os contribuintes portugueses.</p> <p>Ao contrário do que escreve a CTI, na OE 4 não existem “mais riscos contratuais, em termos financeiros”, pelo que a redação do parágrafo 2. do ponto 3.7. deve ser necessariamente alterada.</p> <p>Relativamente ao risco de litigância por parte da concessionária caso venha a ser desenvolvida uma Opção fora do raio de 75km referido no Contrato de Concessão, a CTI, depois de referir que “Ainda que as conclusões da CTI sejam dirigidas apenas ao Governo, não se ignora a existência de diferentes entendimentos a propósito de alguns pressupostos que baseiam este Relatório”, não pode deixar de reconhecer</p>	
--	--	--	--

		<p>que caso o Estado Português siga a posição da CTI de reconhecer à concessionária o direito ao NAL, tal situação poderá implicar igualmente litigância por parte das entidades que entendam que tal direito se extinguiu e que, no respeito pelo princípio da concorrência, o NAL já não pode ser atribuído diretamente.</p> <p>Daqui decorre que, quando no parágrafo 5. do ponto 3.7. a CTI refere que <i>“a opção mais garantística para o Concedente será a e fazer correr o procedimento de NAL e respetivos prazos, de forma a que seja possível aproximar-se do Termo de Opção”</i>, tal é juridicamente incorreto e, como acima já se justificou, conduzirá o Estado Português à prática de uma decisão ilegal, sindicável pelos Tribunais e pelas Autoridades de Concorrência nacional e europeia.</p>	
48	<p>O ponto 26), do Parecer D, assinala situações de desconformidade de algumas localizações (CTA e MTJ), “com o preconizado nos instrumentos</p>	<p>Porque é que isto não é referido na componente ambiental? (PT4) A CTI faz uma opção seletiva das matérias sem qualquer critério objetivo.</p>	Rever

	de planeamento da política de recursos hídricos, envolvendo nomeadamente intervenções sobre margens e leitos de águas”.		
50	<p>I. Reserva Natural do Estuário do Tejo - Aplicável às OE 1, 2, 3 e 6.</p> <p>Nos termos do Ponto 29) do Parecer D, “apesar de nenhuma das localizações estar integrada na área de intervenção do PORNET, para as localizações Montijo e CTA encontra-se prevista a realização das rotas aéreas sobrevoando a área protegida, o que poderá configurar uma situação de desconformidade daquelas localizações com o PORNET”</p>	Porque é que isto não é referido na componente ambiental? (PT4) A CTI faz uma opção seletiva das matérias sem qualquer critério objetivo.	Rever
52	<p>4. D. Limitações de ruído¹¹⁸</p> <p>São zonas particularmente sensíveis a ruído as localizações no AHD, MTJ e VNO (população e fauna).</p>	<p>Corresponde à nossa análise.</p> <p>Por exemplo, CTA tem Foros do Trapo a Sul e Santo Estevão (a vila em si e o aldeamento turístico) a Norte, bem maiores que as povoações potencialmente afetadas por STR.</p> <p>Porque é que isto não é referido na componente ambiental? (PT4)</p>	Rever
74	<p>5.4.2. A expropriação por OE</p> <p>De acordo com o Parecer D, são as seguintes as opções em que se coloca a questão das expropriações:</p> <p>b) CTA¹⁶⁹: implicará, em princípio, a expropriação de uma única parcela de terreno particular, correspondente à Herdade de Vale Cobrão – área de 481 ha, correspondente a 14,2% da área total. Localizaram ainda um</p>	Falta incluir as extensas expropriações para as vias de acesso, incluídas por exemplo no caso do Montijo e STR. O Parecer D está incompleto por não considerar todas as expropriações necessárias, pelo que a análise não reflete a realidade.	Incluir expropriações dos acessos do CTA

	<p>prédio rústico. Segundo o EIA disponibilizado, não se preveem expropriações adicionais.</p>	<p>Para o CTA, a CTI deveria ter também disponibilizado ao autor do relatório as EIAs de 2010 sobre acessos rodoviários (Alcochete Acessos RNT2184) e ferroviários (3A1 - Acesso Ferrov NAL - RNT2083).</p>	
76	<p>O quadro seguinte sintetiza a possibilidade de aplicação do instituto da desafetação de terrenos em função da localização: Domínio público ferroviário* • STR * “não resulta clara a existência de um conflito” [ponto 225, d)</p>	<p>Não há qualquer desafetação do domínio público ferroviário, o que consubstancia um erro objetivo.</p>	<p>Retirar STR da tabela na linha ferroviária</p>
80-81	<p>5.5. CONCLUSÕES Por razões de rigor e síntese, transcrevem-se as conclusões, no essencial, do Parecer D: 6. Os referidos impactos variam nas diferentes OE, em função: (i) da estrutura e da titularidade da propriedade na localização em causa e respetiva área envolvente, bem como do grau de consolidação de direitos urbanísticos em tais áreas; e (ii) da existência de bens afetos ao domínio público e, em particular a específicos regimes dominiais: b. CTA: i) A OE implicará, em princípio, a expropriação de uma única parcela de terreno particular, correspondente à Herdade de Vale Cobreão (vide, Anexo III, ponto 3 do Relatório)</p>	<p>Falta incluir as extensas expropriações para as vias de acesso, incluídas, por exemplo, no caso do Montijo e STR. A CTI deve assegurar o princípio da igualdade nesta matéria.</p>	<p>Incluir expropriações dos acessos do CTA</p>

93	<p>f) Solução dual com infraestrutura fora dos 75Km:</p> <p>r) não há obrigação de dar preferência ao concessionário, pelo que não haveria responsabilidade contratual;</p> <p>s) não haveria direito a reequilíbrio financeiro, mas requer uma articulação de gestão e, nessa circunstância, poderia haver lugar a modificação objetiva do contrato – risco de gestão e eventual risco financeiro com a modificação.</p>	<p>Não haveria lugar a modificação objetiva do contrato de concessão na OE4. É grave que se diga sempre o mesmo ao longo do Relatório Preliminar.</p>	Rever
94	<p>Tabela - OE 4</p> <p>Risco financeiro: Apenas se houver lugar a modificação por ajustamentos de gestão</p> <p>Risco de gestão:</p>	<p>Discordamos do "Risco de gestão" da tabela, na medida em que STR e AHD podem ter operação Dual tecnicamente independente.</p>	Rever
94	<p>Tabela - OE 5</p> <p>Risco financeiro: Poderia haver por causa do fecho do AHD</p> <p>Risco temporal: Procedimento concursal</p> <p>Risco de gestão: Sim por causa do fecho do AHD</p>	<p>Este cenário só pode realisticamente acontecer por acordo entre as partes, delimitando o risco financeiro.</p> <p>Discordamos do risco de "Procedimento concursal", que só existiria se o Estado Concedente se quisesse "apropriar" do projeto STR.</p>	Rever
98	<p>Qualquer nova infraestrutura aeroportuária que se venha a situar para lá do raio de 75 km do AHD (limite de localização e não de influência, no nosso entendimento, que pode ser contestado) pode ser atribuída ou desenvolvida, fora do quadro do Contrato de Concessão, sem necessidade</p>	<p>De acordo.</p>	

	<p>de articulação ou negociação prévia com a ANA e sem que isso, só por si, implique responsabilidade contratual do Estado ou atribua à Concessionária um direito à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato.</p>		
--	---	--	--

3.2 Contributos ao teor dos Anexos do Relatório Ambiental Preliminar

3.2.1 Contributos relativos ao PT1 – Estudos de Procura Aeroportuária e nos Acessos Terrestres – Relatório Síntese

Documento: PT1_Anexo 1 - Estudo da evolução histórica AHD

Comentários gerais:

Essencialmente um repositório de informação coligida da ANA, indicada como fonte em praticamente todos os gráficos e tabelas.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
16	Figura 24 - Número médio de passageiros por voo no AHD considerando os países que pertencem ou não ao espaço Schengen (2012-2022)	Os números reais de passageiros por avião não são consistentes com o gráfico. No global foram 134 Pax/ATM em 2018 e 142 em 2019. O gráfico aponta para valores mais baixos. Os valores indicados pela CTI não estão justificados.	Rever

Documento: PT1_Anexo 2 - Projeção da procura aeroportuária agregada

Comentários gerais:

Não encontramos a análise da real procura reprimida (pedidos de slots de companhias aéreas não declinados por falta de capacidade).

Exercício baseado em estatísticas globais "Top Down", sem o complementarem com uma análise fina "Bottom Up" das companhias aéreas.

A CTI ignora o estudo da ALG que incluía uma análise minuciosa Bottom Up das companhias aéreas, disponibilizado pela Magellan 500 à CTI. Não se compreende por que razão a CTI não considera a informação disponibilizada pela Magellan 500 para STR (elaborada por entidades reputadas na matéria) e opta por utilizar informação menos completa.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
6	Tabela 1 - Taxas de crescimento indicadas para as diferentes organizações para o período 2019-2050	<p>A CTI usa taxas de crescimento que incluem economias emergentes ou de forte crescimento, e não da região e eixos específicos onde Portugal se insere.</p> <p>Levando a uma sobrestimação das previsões de crescimento da procura.</p>	Rever

10	<p>Após uma análise cuidada dos valores apresentados por cada uma das entidades internacionais referidas, decidiu-se considerar uma perspetiva que junta duas dessas séries de valores, produzidas por duas organizações públicas intergovernamentais (Eurocontrol, com níveis mais modestos de crescimento, e ICAO, com crescimentos mais robustos).</p> <p>A curva central adotada neste relatório para a projeção da procura de passageiros no Aeroporto de Lisboa (assumindo não haver mudança da sua localização), foi obtida com base nas curvas “Eurocontrol base” e “ICAO alto”</p>	<p>A CTI adota uma estimativa tendencialmente otimista "Cenário central" entre a projeção “ICAO Alto” e a “Eurocontrol Base”, sem explicar o racional da “análise cuidada” e a fundamentação que suporta a mesma.</p>	Esclarecer
14	<p>v. Uma questão muito relevante do ponto de vista da aceitabilidade popular e política é a relação entre o número de turistas e o número de habitantes numa cidade ou região.</p> <p>O valor do mesmo indicador para Lisboa aumentaria 2,60 (= 2,71/1,04) vezes para corresponder a esse tráfego aéreo. Esse aumento corresponde a um índice de quase 15, entre os valores atuais de Reykjavik (16) e Florença (13).</p>	<p>Na realidade, adotando a Projeção Central, e uma população na AML de 3 M de residentes, estaremos a falar de um índice de 27 em 2050. Colocar-nos-ia no topo, ao nível atual de Dubrovnik. E à frente de Veneza, Bruges, Rhodes, Florença, e Heraklion, todas cidades menores essencialmente turísticas.</p> <p>Seria mais do dobro da Amsterdão atual, onde ademais o turismo não tem tanto peso nas viagens.</p> <p>Conclusão: também neste índice a previsão de tráfego parece excessiva.</p>	Rever

15	<p>vii. Vale também a pena fazer um benchmark do rácio entre passageiros/ano no aeroporto e o número de habitantes, comparando para o ano de 2019 (a nível de áreas metropolitanas) Lisboa com outras cidades que também têm aeroportos com importante função de hub – Hong Kong, Singapura, Amsterdão, Copenhague e Zurich. Como se pode ver na Tabela 6, Lisboa situa-se atualmente um pouco acima de Hong Kong, mas bem abaixo dos outros hubs europeus, e em especial muito abaixo de Amsterdão, que tem um rácio quase 5 vezes maior.</p> <p>Com a projeção de tráfego aéreo apresentada para 2050, Lisboa ainda estaria em níveis cerca de 50% acima dos atuais de Copenhague e Zurich (que também estão a crescer), e com um rácio cerca de 2 vezes inferior ao atual de Amsterdão.</p> <p>Tabela 6 Comparação de Pax/ano e % em trânsito entre aeroportos selecionados</p>	<p>Ao usar fontes dispares, a Tabela 6 usa critérios díspares: compara a urbe alargada para Lisboa (AML), com os núcleos urbanos para por exemplo para Amsterdão e Copenhague.</p> <p>Por isso os rácios para aquelas cidades são tão maiores que os valores do site Holidu utilizado no ponto v. anterior.</p> <p>Logo, não são uma boa base de comparação.</p> <p>Já que deduziram a % de tráfego em trânsito, deveriam também tê-lo feito para passageiros Inbound (não residentes) Vs. Outbound (residentes), já que só os primeiros são potencial carga turística.</p>	Rever
19	<p>i. No caso de CTA (Campo de Tiro de Alcochete), uma nova ligação da A12 à A13 correndo a sul do CTA, com um nó de acesso ao aeroporto a cerca de 1,6 km do terminal, e adicionalmente uma ligação entre o novo nó do aeroporto com a N118 a poente do CTA.</p>	<p>Então e a ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km; e IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km, constantes no EIA de 2010?</p> <p>Verifica-se uma omissão na análise dos factos.</p>	Acrescentar
19	<p>ii. No caso de STR (Santarém) ... adicionalmente é ainda considerada uma nova ligação até à N3, que melhorará o acesso de populações mais próximas e providenciará uma alternativa não portajada, melhorando as opções para ligação a Santarém e Torres Novas.</p>	<p>Parecem não se ter debruçado sobre, ou ignorado, o projeto de acessibilidades rodoviárias de STR.</p> <p>A ligação à N3 já existe.</p>	Corrigir.

		Confirma a tendência de desconhecimento e análise incorreta do projeto de STR, apesar de toda a informação ter sido providenciada.	
23	Tabela 8 - Resultados da alteração de procura de residentes no ano base para cada uma das localizações alternativas	Resultados profundamente influenciados pela defeituosa definição das zonas de influência, conforme a Secção 2 da presente pronúncia.	Rever a maior parte do Relatório Preliminar

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
15	Tabela 7 - Retenção de passageiros em trânsito para as diferentes opções duais Tempo de acesso ao AHD (min)	55 minutos para Santarém? Terá shuttle ferroviário desde o primeiro dia, serão 30 minutos mais 5 minutos de metro. 22 minutos para o Montijo quando a própria ANA diz 30? E CTA e VNO assumem que a linha de AV já estará disponível desde o arranque da operação, em 2030 e 2033 (2ª pista)? A CTI promove uma análise errada que prejudica STR.	Corrigir
20	3.2.1. INDICADORES RELATIVOS ÀS OPÇÕES X (UNIPOLARES) Nas tabelas seguintes apresentam-se os indicadores para as opções X, isto é, para as opções em que o AHD é assumido como aeroporto em fase de desativação, encerrando a sua operação no ano em que o novo aeroporto tem a sua segunda pista em operação plena	Os estudos de procura atendida e não atendida assumem encerramento do AHD com a abertura da 2ª pista: <ul style="list-style-type: none"> • CTA: 2031 • VNO: 2033 	Rever

	<p>Recorde-se que, em todas as opções deste grupo, o AHD deixa de operar quando abre a operação da segunda pista do novo aeroporto.</p>	<p>E são baseados nos tempos de transporte com AV, 3TT, etc.</p> <p>Estes prazos não são realistas nem consistentes com o Plano Ferroviário Nacional, sendo inexecutáveis.</p>	
21-22	<p>Relativamente à procura não atendida, na Figura 7 é apresentado o total de procura não atendida para cada uma das opções deste grupo, com explicitação das quatro causas desse não atendimento: perda por falta de capacidade, perda de procura devido à realocização, perda por trânsito dual e perda por legado da asfixia. Como é óbvio, não há perda por trânsito dual para estas soluções unipolares logo que fecha o AHD.</p>	<p>Conceito de “procura não atendida” teórico, relativamente a um ideal de crescimento irrestrito do AHD, com base nas suposições também teóricas de tráfego, devido a 4 causas: perda por falta de capacidade, perda de procura devido à realocização, perda por trânsito dual e perda por legado da asfixia.</p> <p>Procura não atendida deveria ser tão real quanto possível, baseada em pedidos de slots recusados, e sua previsão futura.</p> <p>Sem esta análise técnica o Relatório CTI é uma visão excessivamente teórica (com o risco de inexecutabilidade).</p>	Rever
34	<p>No caso das ligações com o Porto admitiu-se a manutenção de apenas 25% dos voos atuais, que ficam associados à função de alimentação do hub (como sucede, por exemplo, nos voos entre Bruxelas e Paris), enquanto</p>	<p>Vai contra a tendência na EU (que virá provavelmente a tornar-se em diretiva) de banir</p>	Rever

	para o caso das ligações com Madrid – em que o tempo das ligações mais rápidas já decididas não vem abaixo das 5,5 horas – admitiu-se que se manteriam 75% das ligações atuais.	voos entre destinos com ligação ferroviária de duração menor de 2H30.	
35	Os impactos destas reduções em ligações curtas são integralmente transpostos para os voos intercontinentais.	<p>Afirmção com base em quê?</p> <p>Porque não ligações europeias?</p> <p>As slots livres têm de ser alocadas aos pedidos das companhias aéreas, de acordo com as regras de assignação.</p> <p>A CTI faz uma análise que está desconforme com as regras de funcionamento do setor.</p>	

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
12-13	<p>O Cenário Base inclui as redes e serviços já existentes nos vários modos e as adições correspondentes a investimentos já decididos e com programação financeira, mais um pequeno número de ligações a cada uma das opções para o novo aeroporto, ainda não definidas, mas inevitáveis face à solicitação que essa nova peça do sistema representa.</p> <p>Genericamente, admitiu-se, no Cenário Base, que haveria serviço ferroviário no aeroporto em todas as opções (tal como proposto pela PT3 deste projeto):</p> <p>STR (sobre a Linha do Norte, quadruplicada até Castanheira do Ribatejo), CTA, MTJ e VNO (sobre a Linha do Alentejo, através da consideração de uma linha de passagem no CTA, de um ramal no MTJ, e de uma ripagem no VNO), com 3 serviços/hora em direção a Lisboa e 2 serviços/hora no sentido oposto.</p>	<p>O que diz o Plano Ferroviário Nacional?</p> <p>“Ao longo do Plano, distinguem-se três categorias de maturidade:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Em execução, correspondendo a intervenções já em curso no âmbito do programa de investimentos que está em fase de conclusão até ao final de 2023; • Em projeto, correspondendo aos investimentos inscritos no PNI 2030 e já com ações em curso com vista à sua execução até 2030; • Em planeamento, correspondendo à rede de infraestruturas e serviços que constitui o objetivo final do Plano Ferroviário Nacional; 	<p>Compatibilizar as assunções do Relatório Preliminar com a realidade do Plano Ferroviário Nacional e a capacidade do País para o implementar nos timings assumidos pela CTI</p>

	<p>O Cenário de Expansão contém todas as componentes do Cenário Base mais um conjunto de infraestruturas e serviços já anunciados e largamente consensuais, nomeadamente a rede de Alta Velocidade Ferroviária, com as adaptações apresentadas pela Infraestruturas de Portugal, I.P. para o caso de cada uma das localizações de aeroporto em estudo, e a Terceira Travessia do Tejo (TTT), na sua componente ferroviária, considerada por todas as autoridades de transportes e de planeamento territorial como peça indispensável do sistema de mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa, independentemente da construção ou não do novo aeroporto, e da sua localização.</p>	<p>Não havendo um horizonte temporal específico para a conclusão da implementação do PFN, toma-se 2050 como prazo indicativo”.</p> <p>STR: Linha do Norte, quadruplicada até Castanheira do Ribatejo estava no Ferrovias 2020 e PNI 2030, e está em fase de projeto.</p> <p>Serviço ferroviário ao MTJ não consta de qualquer plano.</p> <p>AV para Sul está no PFN sem horizonte temporal: toma-se 2050 como prazo indicativo.</p> <p>“Anel” de AV Poceirão-CTA-Carregado não está no PFN.</p>	
22	<p>Tabela 1 - Número de freguesias, número de concelhos e área de tecido edificado por classe de distância apartir de cada localização em estudo</p>	<p>Esta tabela demonstra bem o que afirmamos ao longo desta pronúncia: que STR se localiza numa zona populacional e económica muito mais densa que CTA e VNO, que não foi refletido nas zonas de influência pela sua defeituosa definição.</p>	
34	<p>4.1.1.1. REDE RODOVIÁRIA</p> <ul style="list-style-type: none"> No caso de CTA (Campo de Tiro de Alcochete), a proposta base da PT3 contempla a criação de uma nova ligação da A12 à A13 correndo a sul do CTA, com um nó de acesso ao aeroporto a cerca de 1,6 km do terminal, e 	<p>Então e a ligação da EN 4 ao CTA: cerca de 6,5 km; e IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km, constantes no EIA de 2010?</p>	<p>Acrescentar</p>

	adicionalmente uma ligação entre o novo nó do aeroporto com a N118 a poente do CTA		
38	Tabela 8 - Número de concelhos com serviços de CF convencional e de extensão last-mile para o cenário base, apartir de cada localização de aeroporto para o cenário base	Questão: consideraram a cobertura ferroviária assegurada via Linha de Cintura e Linha do Sul até Setúbal, conforme projeto apresentado à CTI?	Esclarecer e acrescentar
38	No caso de STR a evolução do número total de serviços viáveis entre 2036 (51) e 2050 (31) justifica uma menção especial. A causa desta redução tem a ver com o facto de haver um número considerável de trabalhadores do AHD que residem em concelhos a mais de 25 km de STR e com ligação ferroviária direta à estação do aeroporto. Esse número ajuda a viabilizar um conjunto de ligações last-mile em 2036, mas o processo geral de deslocação gradual das residências dos trabalhadores para um raio máximo de 25 km do aeroporto reduz a procura para esses concelhos (mais que o correspondente ao aumento do número de passageiros do transporte aéreo), tornando algumas dessas ligações last-mile inviáveis por não atingirem o limiar de procura para a sustentabilidade económica.	Carece de qualquer lógica. Então são só os trabalhadores que justificam os serviços ferroviários? E os residentes que viajam? E o acréscimo de população entre os polos económicos STR-Lisboa? E os nómadas digitais? Etc.	Rever
41	Tabela 13 - Distâncias rodoviárias médias dos passageiros do transporte aéreo por localização (km, média de todas as opções em que participa, todos os anos)	STR apenas mais 20 Km em média que CTA, e menos 9 Km que VNO. É bom de manter isto em mente em todas as restantes análises do Relatório Preliminar: Tempos de acesso, pegada carbónica, etc.	

47	Tabela 19 - Tráfego rodoviário ligeiro induzido pelo sistema aeroportuário da região de Lisboa na travessia do estuário do Tejo em Lisboa, em veículos ligeiros/dia para o cenário base	<p>Tráfego médio Vasco Gama 2022: 65.638 veíc/dia (Fonte: Pordata)</p> <p>Previsões CTA tráfego adicional:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2036: 25.353 + 5% pesado (conforme parágrafo antecedente) = 26.621 = acréscimo de 41% • 2050: 31.692 + 5% pesado = 33.277 = acréscimo de 51% 	Verificar o real impacto nos congestionamentos da Ponte Vasco da Gama e seus acessos em Lisboa
48	Tabela 20 - Nº de comboios/h para Pax TC pesado em 2036 (cenário base)	<p>Santarém sem ligação ferroviária a Setúbal?</p> <p>É o único que tem, e desde o primeiro dia, via Linha de Cintura / Setúbal.</p> <p>2 comboios por hora em 2036?</p> <p>3 por hora em 2050 e 2074?</p> <p>O projeto de ligação ferroviária apresentado pela Magellan 500 prevê cadências bem maiores. Por favor, considerá-lo.</p>	Rever

3.2.2 Contributos relativos ao PT2 – PACARL – Plano de Ampliação da Capacidade Aeroportuária da Região de Lisboa – Avaliação Ambiental Estratégia

Documento: PT2_Anexo 1 - Análise de Ventos

Comentários gerais:

Comentários / questões veiculadas pelas Flare, consultor internacional da Magellan 500:

Item	Documento	Página	Comentário FLARE
1	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	p.12	<p>Não é feita qualquer referência à localização da estação e às suas condições de certificação.</p> <p>Não é feita qualquer referência à distribuição sazonal ou horária das amostras obtidas em cada estação meteorológica.</p> <p>Isso pode enviesar significativamente o resultado da análise se as amostras em cada local corresponderem a diferentes estações do ano</p>
2	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	p.18	<p>O número de observações na tabela apresentada parece não corresponder ao gráfico apresentado na pág. 15</p> <p>Na p.15 o maior número de observações com intensidade >10 m/s é mostrado na direção 320-340º, enquanto na p.18 mostra que o número de observações ultrapassando os valores-limite corresponde às direções 200-220º</p> <p>Os dados utilizados para o cálculo do fator de usabilidade são solicitados para validação.</p>

3	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	p.19	<p>O número de observações para Alcochete é ~5 vezes inferior ao das restantes alternativas, limitando assim a sua representatividade quando comparado com as restantes alternativas.</p> <p>690 observações (horárias ou 15 min) para Alcochete num período de 3 anos (2021-2023) correspondem a menos de uma observação por dia (0,63 observações por dia), limitando assim a representatividade da amostragem a condições muito particulares.</p> <p>A análise realizada para o projeto de Santarém pelos patrocinadores do projeto baseado na estação aeroportuária de Tancos para o período 1990-2009 incluem mais de 12.500 amostras</p>
4	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	p.17	<p>É necessária confirmação para garantir que a velocidade do vento (m/s) indicada na Tabela 1 corresponde à componente perpendicular do "vento oblíquo" e não à velocidade do "vento oblíquo" antes de aplicar o cálculo para estimar a velocidade do vento cruzado (velocidade do vento x SIN (orientação das pistas vs ângulo da direção do vento))</p> <p>As observações que se situam fora dos intervalos aceitáveis são aquelas cuja componente perpendicular da velocidade do vento (vento cruzado) é superior aos 10 m/s e não aquelas em que a velocidade do vento é superior a 10 m/s antes do cálculo da componente perpendicular.</p> <p>Além disso, são solicitados valores reais com duas casas decimais para a velocidade do vento em cada direção devido à criticidade do limiar de 10,28 m/s.</p>
5	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	p.19	<p>Concluir que a usabilidade de uma alternativa com tamanho amostral quase ~5 vezes menor (abaixo de uma observação diária) é comparável ao resto das alternativas levanta dúvidas significativas sobre a robustez da amostra de dados usada para a análise de um componente tão crítico (primordial), como afirmado na p.2 do relatório</p>
6	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	Geral	<p>Não é efetuada qualquer avaliação da componente de vento de cauda para as alternativas em análise. Esta componente afigura-se relevante para Vendas Novas e Alcochete a operar na configuração sul e poderá modificar os resultados/conclusões da análise devido aos riscos de segurança derivados para aterragem/descolagem nessas configurações.</p> <p>Esta consideração poderia também limitar a capacidade das pistas, uma vez que estas configurações podem não ser utilizadas durante períodos em que os componentes de vento de cauda estão acima dos limites máximos aceitáveis estabelecidos pelo fornecedor ATS (geralmente em 5 kts para alteração da configuração das pistas) ou pelo fabricante (geralmente em 10-15 kts), que mostram uma maior frequência de ocorrência em Alcochete na configuração sul.</p>

7	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	Geral	A ICAO recomenda que os dados sejam utilizados com um período não inferior a cinco anos e que as observações utilizadas sejam feitas pelo menos oito vezes por dia e espaçadas em intervalos de tempo iguais
8	PT2_Anexo 1 - Analise de Ventos	Geral	A OACI afirma que deve ser realizado um estudo sobre a fraca visibilidade e/ou o baixo limite máximo de nuvens. Esta análise não está contemplada nos relatórios de avaliação das pistas.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
22	Tabela 5 - Usabilidade das localizações analisadas	Ver inputs da Flare a propósito do PT2_Anexo 1 - Análise de Ventos.	
44	Quadro 13 - Áreas NAL para cada OE	As áreas de STR não conferem com os valores do projeto Magellan 500.	

Documento: PT2_Anexo 3 - Carga Aérea

Comentários gerais:

Previsão de procura incremental para carga aérea na região de Lisboa.

Não faz correlação com a base económica de cada localização, onde mais uma vez, seguramente a zona de influência não é apenas 30 minutos por rodovia (definição aliás desconforme com a União Europeia - ver Secção inicial), e no caso de Santarém iria beneficiar regiões industrializadas e exportadoras, como por exemplo Leiria / Marinha Grande, que não foi tido em conta.

Ausentes estratégias ou considerações para atração de centros logísticos dos grandes operadores internacionais de carga aérea.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
15	Assim, para efeitos de pré-dimensionamento do futuro aeroporto de Lisboa poderá ser considerado uma estimativa da área de terminal entre os 43 mil e os 145 mil metros quadrados.	Conforme explicado à CTI durante o a visita ao site a 8 março, estão identificadas nas zonas adjacentes ao site áreas adicionais para carga múltiplas vezes maiores que estas necessidades estimadas, em caso de necessidade e de sucesso na atração de um ou mais operadores internacionais de carga aérea.	Acrescentar

Documento: PT2_Anexo 4 - Cronograma de Execução das Opções Estratégicas

Comentários gerais:

Tempos de implementação unilateralmente inflacionados pela CTI para STR

Tempos otimistas, com não-inclusão de diversos aspetos, especialmente para CTA, também para VNO

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
6	OE3	<ul style="list-style-type: none"> Nenhum tempo para o processo do NAL conforme o contrato que concessão, que implica, de acordo com o estudo jurídico deste mesmo relatório preliminar (PT6_Anexo B - Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão), um prazo contratual de até 58 meses? (em vez dos apenas 12 meses previstos para o projeto). 	Rever

		<ul style="list-style-type: none"> • Concurso e contratação pública (mais eventuais processos de contestação, etc.) só em 9 meses? • Tempo para desminagem do CTA: onde está? O EIA de 2010 assignava-lhe 18 meses • Expropriações: Herdade do Vale Cobrão e acessos (estão no Montijo) - onde estão? • Único com projeto de execução e AIA+RECAP sobrepostos, supostamente com base na existência do EIA de 2010. Mas a CTI não estudou variações que estão plasmadas em diversas partes do Relatório Preliminar, e que obrigarão a reformular esse EIA mais profundamente? • Tempos encurtados para Projeto e RECAPE, provavelmente assumindo que se aproveita o EIA de 2010 ... mas, mais uma vez, a CTI não modificou esse projeto? E não se considerou que aquele já não está atual em múltiplos aspetos? 	
--	--	---	--

7	OE4	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo de concurso redundante: consórcio privado, concurso mais expedito e feito ao longo do processo até às expropriações. • Construção Fase 1: máximo 36 meses, e não 51 (o que foi comunicado formalmente à CTI foi 30 meses). • Tempo máximo total reduz-se, pois, para 69 meses, com abertura em 2030. 	
8	OE5	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo de concurso redundante: consórcio privado, concurso mais expedito e feito ao longo do processo até às expropriações. • Construção Fase 1: máximo 36 meses, e não 51 (o que foi comunicado formalmente à CTI foi 30 meses). • Tempo máximo total para abertura inicial (Fase 1) reduz-se, pois, para 69 meses, com abertura em 2030. • Restantes fases até à 3 concluem-se sucessivamente nos 2 anos seguintes, conforme cronograma apresentado à CTI em outubro 2023. 	

9	OE6	<ul style="list-style-type: none"> • Nenhum tempo para o processo do NAL conforme o contrato que concessão, que implica, de acordo com o estudo jurídico deste mesmo relatório preliminar (PT6_Anexo B - Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão), um prazo contratual de até 58 meses? (em vez dos apenas 12 meses previstos para o projeto). • Concurso e contratação pública (mais eventuais processos de contestação, etc.) só em 9 meses? • Tempo para desminagem do CTA: onde está? O EIA de 2010 assignava-lhe 18 meses • Expropriações: Herdade do Vale Cobrão e acessos (estão no Montijo) - onde estão? • Único com projeto de execução e AIA+RECAP sobrepostos, supostamente com base na existência do EIA de 2010. Mas a CTI não estudou variações que estão plasmadas em diversas partes do Relatório 	
---	-----	--	--

		<p>Preliminar, e que obrigarão a reformular esse EIA mais profundamente?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tempos encurtados para Projeto e RECAPE, provavelmente assumindo que se aproveita o EIA de 2010 ... mas, mais uma vez, a CTI não modificou esse projeto? E não se considerou que aquele já não está atual em múltiplos aspetos? 	
10-11	OE7-8	<ul style="list-style-type: none"> • Nenhum tempo para o processo do NAL conforme o contrato que concessão, que implica, de acordo com o estudo jurídico deste mesmo relatório preliminar (PT6_Anexo B - Análise e enquadramento das opções segundo o Contrato de Concessão), um prazo contratual de até 58 meses? (em vez dos apenas 12 meses previstos para o projeto). • Concurso e contratação pública (mais eventuais processos de contestação, etc.) só em 9 meses? 	

Documento: PT2_Anexo 5 - CAPEX das Opções Estratégicas

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
5		Capex de STR significativamente sobrestimado	

Documento: PT2_Anexo 6 - Cronograma Financeiro

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
1		Capex de STR significativamente sobrestimado	

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
1		Capex de STR significativamente sobrestimado	

Comentários gerais:

Fundamentalmente omissos no respeitante à estratégia para infraestruturas a hidrogénio para a futura aviação a hidrogénio, incluindo estabelecimento de parcerias industriais como as que muitos dos grandes aeroportos e operadores mundiais já têm em curso.

Documento: PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação

Comentários gerais:

Comentários / questões veiculadas pelas Flare, consultor internacional da Magellan 500:

Item	Documento	Página	Comentário FLARE
9	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.16	Existe um acordo para a disponibilização parcial do LPR60B de Monte Real com base no RCM 94/2019. Por conseguinte, poderia ser alcançado um acordo semelhante para o projeto de Santarém e estabelecer que a opção não é viável é antecipar que tal acordo não pode ser alcançado, antecipando um resultado para um processo/negociação que ainda não foi iniciado.
10	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.34-41	OE3 pressupõe a cessão/libertação de múltiplas instalações militares que são dadas como certas e asseguradas na análise sem compromisso formal. Consequentemente, esta alternativa é significativamente favorecida pelo pressuposto subjacente de que estas áreas serão disponibilizadas e de que não existe disponibilidade para ajustar o R60B para Santarém (mesmo que tenha sido planeado e aceite para o Montijo).
11	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 90	A nota 2 é atribuída apenas às opções OE4 e OE5, quando para OE1-OE2 também exigiria a modificação da LPR60B
12	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 90	Com base na Nota 6, a capacidade não é estimada para o sistema de pistas como um todo de uma perspetiva técnica e assumindo a Resolução de Conflitos Militares de acordo com as restantes alternativas.

13	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 90	Os dados topográficos de obstáculos naturais e artificiais não são fornecidos para as alternativas, como indicado nas diferentes seções "Obstáculos". No entanto, as conclusões são atribuídas ao OE4 e OE5 apenas nesse item. Em especial, os promotores do projeto realizaram uma análise do OLS para a STR, identificando e propondo soluções através da definição prévia dos procedimentos de voo.
14	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.67	Nesta análise, a cessão das áreas militares é dada como certa na avaliação. No entanto, nas conclusões do "1. Relatório Ambiental", OE4 e OE5 são descartados devido às "condições" do espaço aéreo (p.170).
15	1. Relatório Ambiental	p. 173-174	"Cedência de grande parte" não reflete o impacto/possível integração. No entanto, nas conclusões de "1. Relatório Ambiental", OE4 e OE5 são descartados devido a "condições reais" da solução de espaço aéreo que poderiam ser alcançadas -
16	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.65	A alternativa proposta está dentro de várias instalações militares e espaço aéreo hoje restrito. Este facto parece ser negligenciado na avaliação em "1. Relatório Ambiental", onde são utilizadas "condições reais" do espaço aéreo e critérios de avaliação.
17	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.73	A alternativa proposta situa-se atualmente em várias zonas de espaço aéreo restrito. Este facto parece ser negligenciado na avaliação em "1. Relatório Ambiental", onde são utilizadas as "condições reais" do espaço aéreo e os critérios de avaliação.
18	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 57	A reconfiguração do espaço aéreo é inerente a qualquer opção, uma vez que a atual estrutura do espaço aéreo deve ser ajustada à nova plataforma aeroportuária (opção de aeroporto único).
19	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p. 57	A base aérea de Monte Real encontra-se a >50km de distância perpendicular aos procedimentos definidos
20	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.45	Em março de 2023, foi assinado um acordo para a transferência da área de espaço aéreo de Sintra e Monte Real para a implementação de um Point Merge System (PMS), mostrando, assim, que a disponibilidade de espaço aéreo em Monte Real poderia ser resolvida.

21	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.50	O procedimento de chegadas mostrado para AHD está na configuração não preferencial tanto para AHD quanto STR que ocorreria em uma minoria de circunstâncias e não é representativa da configuração mais comum para ambos os aeroportos De qualquer modo, não é demonstrada a separação vertical entre procedimentos, não permitindo assim uma avaliação adequada dos potenciais estrangulamentos e/ou implicações
22	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.51	A localização STR parece deslocada e/ou a seta amarela está na direção oposta De qualquer modo, não é demonstrada a separação vertical entre procedimentos, não permitindo assim uma avaliação adequada dos potenciais estrangulamentos e/ou implicações
23	1. Relatório Ambiental	p.174	Cedência de Monte Real: neste momento, o espaço aéreo de Monte Real já permite uma quantidade significativa de procedimentos de chegada de LIS de origem N-E
24	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.69	Chegadas da pista 18 com um Point Merge podem também impor um impacto significativo no espaço aéreo de Monte Real (R60B) e R39A (rotas que chegam mais perto do mar) e não são apresentadas no relatório.
25	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.39	Este procedimento pode não satisfazer o volume significativo de voos provenientes de destinos europeus (>70%) e gerar um estrangulamento na zona oriental do Point Merge
26	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.40	Pode ser providenciada uma separação vertical significativa para esta solução, devido ao facto de os voos com destino à Europa poderem estar a atravessar/cruzar as rotas de chegada concebidas nesta alternativa
27	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.39-p.41	Estes procedimentos são para a configuração não preferencial/provavelmente não utilizável com base na avaliação do vento, qual é a opinião da NAV a este respeito??
28	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.40	Qual seria o impacto deste projeto com a operação de Beja? Se o aeroporto for utilizado como alívio para outro tipo de aviação, este facto também deve ser tido em conta

29	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.77	Comentário semelhante ao do CTA com o fluxo de chegadas europeias
30	PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação	p.78	Comentário semelhante ao do CTA no que diz respeito à utilização de Beja

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
25-26	CTA – OE3 e 6	Puxam pistas Oeste aproximadamente 1.300 metros para Sul.	Ver comentários na Secção 2 sobre a CTI, que a nosso ver deveria ser uma comissão de análise, tomar a propriedade de moldar projetos, e a seguir avaliá-los.

3.2.3 Contributos relativos ao PT3 – Acessibilidades Relatório Síntese

Documento: PT3_Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
10	<p>Estão também representadas (a tracejado verde) isócronas de 30 minutos a partir de cada localização aeroportuária, calculadas ao longo da rede rodoviária, em condições normais de circulação. Para além de referenciar a porção do território acessível em 30 min ou menos a partir de cada localização, estas isócronas constituirão as unidades espaciais de análise local, através das quais serão agregadas as variáveis objeto de medição neste estudo.</p>	<p>Conforme a Secção 2 da presente pronúncia, esta definição de zonas de influência falseia toda a análise do Relatório Preliminar e não faz qualquer sentido.</p> <p>A análise jurídica (PT6) do próprio Relatório Preliminar faz referência à correta zona de influência dos aeroportos dentro da EU:</p> <p>“A zona de influência de um aeroporto, refere-se à “fronteira geográfica de mercado” e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se “normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade”.</p>	<p>Rever o Relatório Preliminar, já que esta definição influi em todo o relatório</p>

12	Figura II.3 - Enquadramento territorial da localização STR.	<p>Isócrona de STR manifestamente subestimada.</p> <p>Para Norte, sobre a A1, a isócrona de 30 minutos de Santarém parece acabar antes da saída para Leiria, a apenas 45 Km. Em teste real esse tempo foi de 23 min.</p> <p>E para Sul em Aveiras, a apenas 37 Km.</p>	Rever e corrigir.
15	Figura II.5 - Enquadramento territorial da localização CTA	<p>Isócrona de CTA manifestamente sobrestimada.</p> <p>A Isócrona de 30 minutos do CTA vai até à Amadora a 55 Km do início do concelho, e atravessando Lisboa, onde as velocidades máxias predominantes são 80 Km/h?</p> <p>Na realidade, se conseguirem fazer em 30 minutos os 43 Km até ao fim da Ponte Vasco da Gama, com o trânsito habitual, já será uma sorte. O próprio relatório PT1 o confirma na pág. 24.</p>	Rever e corrigir
15	Figura II.6 - Enquadramento territorial da localização VNO	<p>Isócrona de VNO manifestamente sobrestimada.</p> <p>A Isócrona de 30 minutos de VNO vai até Almada a 63 Km !!!</p>	Rever e corrigir

		<p>(para mais em autoestrada com trânsito denso na zona próxima de Lisboa)</p> <p>(confirmado no PT5_Anexo 2 - Conectividade aérea e desenvolvimento regional)</p> <p>A CTI está a par do Código de Estrada e das suas velocidades máximas”.</p>	
24	<p>A Figura II.12 mostra estes resultados. A comparação do tamanho das populações residentes até 30 min de cada localização (gráfico da esquerda), revela que a diferença entre população total e população ativa é semelhante em todas as localizações (os ativos são cerca de 50% do total). No entanto, a dimensão das populações residentes no entorno de cada localização, é muito diferente para cada caso. STR destaca-se pelo número (relativamente) pequeno de residentes dentro do raio de 30 min (256k, cerca de metade de VNO, que possui a segunda menor população).</p>	<p>As populações na “zona de influência” estão completamente distorcidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pela pequenez da sua defeituosa definição, que contamina todo o Relatório Preliminar (ver Secção 2 acima) • Pela distorção adicional duma isócrona de STR manifestamente subestimada versus significativas sobrestimações nas isócronas de CTA e VNO acima referidas. 	<p>Rever e corrigir todas as partes afetadas do Relatório Preliminar</p>
45	<p>Figura III.4 - Esquema da rede ferroviária modelada (PTV-VISUM).</p> <p>Relativamente à Rede Ferroviária considerou-se a rede existente e futura já devidamente estabilizada, designadamente os diferentes troços de linha de Alta Velocidade (LAV), incluindo a Terceira Travessia do Tejo (TTT), face à sua importância para as diferentes localizações aeroportuárias em estudo, salientando-se o facto de serem projetos de desígnio nacional.</p>	<p>O troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km incluindo uma 4ª, longa ponte sobre o Tejo na lezíria) não está previsto no do Plano Ferroviário Nacional (apesar do Workshop com a CTI no LNEC 27 setembro mencionado no Relatório Preliminar).</p>	<p>Rever</p>

52	<p>Figura III.12 - Proposta Base para a solução aeroportuária Santarém</p>	<p>Solução Base de acesso rodoviário de STR à A1 é incorreta, chegando a travessar o traçado das pistas. Não leva em linha de conta a via interna rodoviária prevista no projeto conforme documentação submetida à CTI.</p>	Corrigir
55	<p>CTA</p> <p>2.4.1. Acessibilidade Rodoviária</p> <p>A ligação da solução aeroportuária do Campo de Tiro de Alcochete à rede rodoviária envolvente tem por base a A13 a Este e a A12 a Sudoeste.</p> <p>Proposta BASE</p> <p>A proposta base da solução aeroportuária do CTA assenta numa nova infraestrutura rodoviária que liga a A12 à A13 com a implantação de um nó de acesso ao aeroporto, a cerca de 1,6 quilómetros do terminal.</p>	<p>Então e os restantes troços rodoviários previstos nos EIA de 2020?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km; • IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km • Idem M533 	Rever e acrescentar
57	<p>CTA</p> <p>2.4.2. Acessibilidade ferroviária</p> <p>A nível ferroviário a solução não tem acessos adjacentes.</p> <p>Proposta BASE</p> <p>Deste ponto de vista, de Lisboa ao aeroporto do CTA assume-se como imperativo a utilização da linha de Cintura, ponte 25 de Abril e linha do Sul entre as estações do Pragal e do Poceirão.</p>	<p>Foi verificada a disponibilidade de canais na Ponte 25 de Abril e Linha do Sul, já intensamente utilizada por comboios suburbanos?</p>	Rever e corrigir

57	<p>CTA</p> <p>2.4.2. Acessibilidade ferroviária</p> <p>Esta proposta prevê a materialização de um ramal, a construir de raiz e exclusivamente para acesso ao aeroporto (assinalado a azul-escuro, na Figura III.18) que deriva da linha do Alentejo, numa zona onde se encontra prevista a existência de um troço comum com a linha de AV, entre o Pinhal Novo e o Poceirão. O traçado apresentado corresponde ao apresentado nos estudos da RAVE, SA, em julho de 2009, para o Lote 3A1, Solução 1</p> <p>Esta proposta assume-se assim como compatível com as duas redes e o traçado proposto, cuja extensão é de aproximadamente 17 quilómetros</p>	<p>Proposta base do ramal de ferroviário para Alcochete é 19-20 Km conforme as variantes (EIA 2010), e não 17 Km como está escrito</p>	<p>Rever e corrigir</p>
57-58	<p>CTA</p> <p>2.4.2. Acessibilidade ferroviária</p> <p>Proposta VARIANTE</p> <p>A presente proposta utiliza todos os elementos da Proposta BASE, mas preconiza o prolongamento do ramal (assinalado a azul claro, na Figura III.19) de modo a criar um enlace com as linhas de Alta Velocidade e do Norte na zona do Carregado. Esta solução tem como suporte os elementos do PFN e os que foram apresentados pela Infraestruturas de Portugal (Rede Ferroviária Nacional-Articulação com as localizações em estudo para o Novo Aeroporto de Lisboa, Workshop PT3, LNEC 27/09/2023).</p>	<p>O troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km incluindo uma 4ª, longa ponte sobre o Tejo na lezíria) não está previsto no do Plano Ferroviário Nacional (apesar do Workshop com a CTI no LNEC 27 setembro mencionado no Relatório Preliminar).</p>	<p>Rever e corrigir</p>

65	Tabela III.5 - Caracterização geral das ligações ferroviárias a Lisboa-Oriente.	Uma modelação da RAVE, com estudos detalhados, dava para Oriente - CTA: AV: 19-21 min (e não 15). Convencional: 29 min (e não 20).	Rever
----	---	--	-------

Comentários gerais:

Todo este relatório peca pela defeituosa definição das zonas de influência dum aeroporto, não conforme com os critérios da Comissão Europeia conforme o próprio Relatório Preliminar (PT6), bem como da deficiente demarcação mesmo das isócronas de 30 minutos consideradas como “zona de influência” (ver Secção 2 acima).

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
6	Tabela II.1 - Distâncias por estrada (Km e min) e por TC (min) ao centro da cidade de Lisboa e à Estação do Oriente	<p>Porque não consideram o acesso médio calculado no próprio Relatório Preliminar? (PT1_Anexo 4 - Projeções da procura nos acessos terrestres)</p> <p>Nos tempos das soluções da margem Sul considerou-se o frequente congestionamento da Ponte Vasco da Gama?</p>	Rever e corrigir

		Para mais, quando a Ponte Vasco da Gama tiver de suportar um acréscimo de 40-50% de tráfego por via do aeroporto lá	
6	Tabela II.1 - Distâncias por estrada (Km e min) e por TC (min) ao centro da cidade de Lisboa e à Estação do Oriente	Uma modelação da RAVE, com estudos detalhados sobre o acesso ferroviário, dava para Oriente - CTA: AV: 19-21 min (e não 15) Convencional: 29 min (e não 20)	Rever
8-11	2. PEGADA CARBÓNICA	<p>Na pegada carbónica não se considerou a superior distribuição capilar ferroviária de passageiros, através da Linha de Cintura, do projeto de Santarém, que induzirá uma muito maior utilização deste modo de transporte e melhorará dramaticamente a utilização deste meio.</p> <p>Também não se levou em conta que, sendo STR aproximadamente 70 Km mais a Norte que CTA e VNO, e sendo 75% dos voos provenientes daquela direção, possibilitará significativas reduções acumuladas de tempo de voo e conseqüente pegada carbónica.</p>	Corrigir e completar

11-16	Tabela II.11 – Indicadores finais de Inclusão/Centralidade, às escalas nacional, regional e combinada. E restantes nesta secção	Escala Regional: como calculou os tempos para Santarém? Não está detalhado.	Esclarecer
16	Tabela II.13 – Indicador de impacto económico para as oito OE	STR * CTA *** Com base em quê? Santarém, com bem mais população, já tem atualmente populações significativas (20%) basculantes para Lisboa	Esclarecer
18	Tabela II.13 - Áreas a expropriar em cada localização aeroportuária.	Expropriações de CTA não incluem vias de acesso dedicadas, ao contrário de STR e MTJ	Rever e corrigir
21	Importa reconhecer que, em qualquer caso, a construção de um novo aeroporto numa dada localização implicará necessariamente a revisão dos instrumentos de planeamento em vigor, designadamente os PDM abrangidos. O que os indicadores acima referidos ilustram, é o potencial da situação de partida em que as localizações envolvidas nas opções estratégicas em análise se encontram e que, na verdade, contrastam entre si, refletindo as diferentes características e tecidos socioeconómicos das envolventes.	Existe um acordo dos 4 municípios circundantes do projeto de STR (Santarém, Torres Novas, Alcanena, Golegã) para reformularem os seus PDMs conjuntamente para o projeto.	Incluir
45	Figura III.13 - Graus de Saturação na rede viária considerada para a OE dual AHD+CTA.	Os projetos na Margem Sul, aumentando 40-50% o tráfego na única via rodoviária direta de acesso a Lisboa Ponte Vasco da Gama, já	Rever

		congestionada frequentemente no lado Norte/Lisboa, não tem qualquer visível impacto?	
	<p>4.4.2.1. Estimativa de custos dos acessos ferroviários</p> <p>Os valores de investimento previstos dizem respeito exclusivamente à execução do traçado ferroviário dentro do perímetro aeroportuário, uma vez que se trata da retificação do traçado de uma linha AV já prevista (solução S2, com redução da extensão total). Conforme referido, os mesmos refletem a existência de uma estação enterrada e a existência de troços executados com recurso a uma solução “cut and cover”.</p>	<p>Questionamos a licitude desta afirmação e premissa.</p> <p>O troço Poceirão-CTA-Carregado (58 Km incluindo uma 4ª, longa ponte sobre o Tejo na lezíria) não está previsto no do Plano Ferroviário Nacional (apesar do Workshop com a CTI no LNEC 27 setembro mencionado no Relatório Preliminar).</p> <p>Na realidade, o respetivo custo deveria ser integralmente alocado ao projeto do CTA.</p>	Rever
	Figura III.43 – Cronograma de Trabalhos para as acessibilidades ferroviárias à solução aeroportuária de CTA.	52 meses para construir a Terceira Travessia do Tejo mais 80 Km de linha de AV ???	Rever

3.2.4 Contributos relativos ao PT4 – Ambiente – Relatório Síntese

Documento: PT4_Anexo 1 - Condicionalismos nos domínios das dinâmicas sociais

Comentários gerais:

Todo este relatório peca pela defeituosa definição das zonas de influência dum aeroporto, não conforme com os critérios da Comissão Europeia conforme o próprio Relatório Preliminar (PT6), bem como da deficiente demarcação mesmo das isócronas de 30 minutos consideradas como “zona de influência” (ver Secção 2 acima).

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
5	Quadro 2.2 – Síntese dos municípios afetos a cada opção estratégica da expansão aeroportuária de Lisboa.	CTA também afeta o concelho de Palmela - freguesia do Poceirão e Marateca, imediatamente a Sul, que também deve ser incluído.	Acrescentar
5	Recursos Hídricos Subterrâneos O contexto hidrogeológico da OE3 considerando o polígono de implantação e a faixa de 3 km, coincide com o Sistema Aquífero Margem Esquerda do Tejo (T3) onde ocupa uma área de 33,7 km ² e 98,9 km ² .	Confirma o aquífero sob o perímetro de Alcochete. A análise deveria ser estendida à sua futura cidade aeroportuária adjacente, prevista ter pelo menos 1.371 hectares (PT2).	Complementar

	A área do CTA coincide com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (33,4 km ² no polígono de implantação e 128,5 km ² considerando a faixa de 3 km)		
41	<p>Recursos Hídricos Subterrâneos</p> <p>O contexto hidrogeológico da OE3 considerando o polígono de implantação e a faixa de 3 km, coincide com o Sistema Aquífero Margem Esquerda do Tejo (T3) onde ocupa uma área de 33,7 km² e 98,9 km².</p> <p>A área do CTA coincide com áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos (33,4 km² no polígono de implantação e 128,5 km² considerando a faixa de 3 km)</p>	Confirma o aquífero no perímetro de Alcochete.	
41 e 43	<p>Quadro 2.4 - Variação da área agrícola e da área de território artificializados nos municípios afetos a cada opção estratégica da expansão aeroportuária de Lisboa entre 2010 e 2018</p> <p>Quadro 2.5 - Sobreposição com área de solo agrícola e com área de Reserva Agrícola Nacional (RAN).</p>	<p>Fazem o exercício de medir a área agrícola num perímetro de 3 Km.</p> <p>Porque não o fazem para o montado de sobreiro, sobretudo no CTA maioritariamente inserido em área de floresta.?</p>	Complementar com idêntico quadro para a extensão de montado potencialmente afetado no perímetro circundante
41	Quadro 2.4 - Variação da área agrícola e da área de território artificializados nos municípios afetos a cada opção estratégica da expansão aeroportuária de Lisboa entre 2010 e 2018	O perímetro de 3 Km do CTA afeta também o concelho de Palmela (freguesia do Poceirão e Marateca), imediatamente a Sul.	Acrescentar
50	Quadro 2.10 - Número de perímetros de proteção para captações de águas subterrâneas destinadas ao abastecimento público intersectados nas áreas de implantação das OE (polígonos de implantação e faixas de 3km)	<p>Esta tabela parece estar errada.</p> <p>De acordo com a:</p>	Corrigir

		<p>Figura 2.29 - Perímetros de proteção para captações de águas subterrâneas destinadas ao abastecimento público intersectados pela área de implantação das OE (polígonos de implantação e faixas de 3 km).</p> <p>No perímetro de 3 Km do CTA há 15 captações de água subterrânea, e não 1 como consta no Quadro 2.10.</p>	
69	... enquanto que a OE5 afeta um número de escolas (incluindo universidades)	Que universidades há naquela localização?	Esclarecer e corrigir

Geral:

5. 3 FLORESTAS DE SOBREIRO

Atente-se especialmente à conjugação da:

Figura 39 - Sobreposição do polígono com florestas de sobreiro e SAF de sobreiro, CTA

Onde se pode ver que a maior zona de sobreiro é precisamente a Oeste da zona de implantação do aeroporto, e ainda zona do CTA.

Precisamente a mesma zona do CTA onde o Relatório Preliminar menciona em múltiplas instâncias a vantagem de se poder aí construir uma cidade aeroportuária, chegando-se até a quantificá-la (PT2) em 1.371 hectares.

Cruzando com o:

Quadro 21 - Florestas de Sobreiro por polígonos de implantação e faixa de 3km (em hectares)

Quadro 21 - Florestas de Sobreiro por polígonos de implantação e faixa de 3km (em hectares)

OPÇÕES ESTRATÉGICAS	Polígono de Implantação	Faixa de 3km
OE 1 - Dual com AHD principal + Montijo Complementar	0	4
OE 2 - Dual com Montijo Principal + AHD Complementar, com evolução para Montijo substituir integralmente o AHD	0	26
OE 3 - Novo aeroporto no CTAlcochete, que substitua integralmente o AHD	764	3 338
OE 4 - Dual com AHD principal + Santarém Complementar	76	419
OE 5 - Novo aeroporto em Santarém, que substitua integralmente o AHD	76	419
OE 6 - Dual com AHD principal + CTAlcochete Complementar	764	3 338
OE 7 - Novo aeroporto em Vendas Novas, que substitua integralmente o AHD	642	2 262
OE 8 - Dual com AHD principal + Vendas Novas Complementar	642	2 262

Impõe-se quantificar quantos dos 1.371 hectares da cidade aeroportuária se localizarão sobre os 3 338 hectares de sobreiros identificados no perímetro de 3 Km.

5. 5 PATRIMÓNIO

Análise excessivamente simplista com base no património classificado ou em vias de classificar, que é uma ínfima parte do património.

Deveria ter sido complementado por uma muito mais detalhada e completa análise dos sítios de interesse arqueológico mapeados pela Direção-Geral do Património Cultural (DGPC), disponível no excelente sistema de informação geográfica ARCGIS acessível online de.

É caso para dizer, para alguma razão o ARCGIS foi criado pela DGPC !

No ARCGIS pode-se constatar que, por exemplo, no perímetro de 3 Km de SRTR há 3-5 destes sítios, enquanto por exemplo no perímetro do CTA há mais de 60, inclusive sítios prováveis de antigas povoações!

A bem da preservação do património, urge completar este estudo algo básico!

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
33	Quadro 7 - Interseção das Acessibilidades com Áreas Classificadas na CTA (em km)	O quadro refere apenas 21-25 Km de rodovia, provavelmente apenas a extensão da A33 entre a A12 e a A13. E então e as restantes ligações rodoviárias necessárias incluídas nos estudos de 2010? - Ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km; - IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km.	Acrescentar e analisar
33	Quadro 9 - Interseção das Acessibilidades com Áreas Classificadas em Santarém (em km)	As propostas rodoviárias estão erradas, erro que já vem do PT3.	Retirar

		O plano diretor interno do aeroporto já comporta estas vias na sua área interna de implantação.	
50	Quadro 13 - Interseção das Acessibilidades com REN em vigor, no Campo de Tiro de Alcochete (em km)	<p>O quadro refere apenas 21-25 Km de rodovia, provavelmente apenas a extensão da A33 entre a A12 e a A13.</p> <p>E então e as restantes ligações rodoviárias necessárias incluídas nos estudos de 2010?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ligação da EN 4 ao NAL: cerca de 6,5 km; - IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515: cerca de 12,8 km 	Acrescentar e analisar
50	Quadro 15 - Interseção das Acessibilidades com REN em vigor, em Santarém (em km)	<p>As propostas rodoviárias estão erradas, erro que já vem do PT3.</p> <p>O plano diretor interno do aeroporto já comporta estas vias na sua área interna de implantação.</p>	Retirar
59-67	Quadro 21 - Florestas de Sobreiro por polígonos de implantação e faixa de 3km (em hectares)	<p>OE 3 - Novo aeroporto no CTAlcochete, que substitua integralmente o AHD: 3.338 hectares</p> <p>OE 5 - Novo aeroporto em Santarém, que substitua integralmente o AHD: 419 hectares</p>	Quantificar o número de sobreiros potencialmente afetados

107-109	6.4.4. Análise Comparativa	<p>Porque é que a análise comparativa é feita apenas sobre:</p> <p>Quadro 26 - Corredores de movimentos da avifauna por polígonos de implantação, faixa de 3km, cones de aproximação e designados “cones de 1 000 pés” (em hectares)</p> <p>E não também sobre:</p> <p>Quadro 25 - IBAs por polígonos de implantação, faixa de 3km, cones de aproximação e designados “cones de 1 000 pés” (em hectares)</p> <p>É porque STR sai bastante melhor neste quadro?</p>	Esclarecer e rever
119-124	6 QUADROS COMPARATIVOS	Rever os quadros comparativos 28 a 32 com base nos comentários acima relativos a este Anexo	Rever
126	<p>Florestas de sobreiro, sobreposição com polígonos de implantação:</p> <p>Exceto para as “OE1 – Dual com AHD principal + Montijo Complementar” e “OE2 – Dual com Montijo Principal + AHD Complementar, com evolução para Montijo substituir integralmente o AHD”, é comum a todas as restantes OE a sobreposição dos polígonos de implantação com áreas de “floresta de sobreiro” e “SAF de sobreiro”.</p>	Redação inaceitavelmente niveladora que não reflete diferenças abissais entre zonas de montado 10 vezes maiores em CTA do que em STR.	Corrigir para refletir a realidade

Geral:

Uma das grandes questões é onde planeiam a cidade aeroportuária imprescindivelmente adjacente ao aeroporto, estimada em 1.371 hectares? (PT2)

Porque à volta do perímetro de implantação da infraestrutura aeroportuária do CTA impera o montado, ainda em maiores densidades.

Declaração da ACHAR – Associação dos Agricultores de Charneca, associação que gere o grupo de certificação florestal onde está inserido o CTA (Anexo IV):

Relativamente ao estudo pedido pela CTI à Biodesign para produzir uma estimativa do número de sobreiros nas áreas de implantação das opções do CTA, Santarém e Vendas Novas, temos o seguinte a referir sobre a metodologia:

1. A metodologia é bastante clara quanto aos pressupostos técnicos e opções assumidas, sendo provável que a sua replicação resulte numa estimativa relativamente próxima;
2. No entanto, há algumas considerações que podem produzir uma estimativa bastante distinta e que é importantes realçar:
 - a. Dado que a densidade é determinada por fotointerpretação, e isso depender da experiência e rigor do técnico, é introduzido erro na estimativa;
 - b. A opção de realizar uma amostragem de 5 parcelas de 20 hectares cada, sendo que 4 são contíguas, não nos parece a mais indicada nem nos pareceu fundamentada no relatório. Consideramos que seria mais representativo fazer uma amostragem sistemática numa grelha regular;

- c. Independentemente da variabilidade introduzida pela operação de fotointerpretação, a técnica é suscetível de erro i) pela contiguidade de copas, não sendo possível determinar o real número de árvores e ii) por existir o risco de não ser possível contabilizar árvores jovens, dependendo da resolução e atualidade da imagem aérea (informação que não é apresentada no relatório), e também por poderem existir debaixo das copas de árvores adultas;
- d. A opção de usar a Carta de Ocupação do Solo de 2018 poderá ser a mais prática, por se tratar de informação oficial. No entanto, consideramos que é daqui que provirá o maior erro na estimativa. De facto, não apenas são liminarmente excluídas todas as áreas que não sejam das classes de Florestas de sobreiro ou Superfícies agroflorestais de sobreiro, como não existe qualquer avaliação sobre a precisão dessa mesma cartografia de ocupação para o local de implantação. Há outras áreas florestais em que o sobreiro está presente como espécie dominada, assim como há áreas que, salvo erro, deveriam ser classificadas como Florestas de sobreiro ou SAF de sobreiro.

Damos dois exemplos:

1. Área de eucalipto atravessada por vale ou linha de água com sobreiros adultos



2. Área de eucalipto cortado (Ortos 2018) com possíveis árvores jovens de sobreiro



3. A análise expedita que fazemos das áreas excluídas permite-nos, por si só, dizer que a estimativa de sobreiros no Campo de Tiro de Alcochete está, com elevado nível de certeza, subestimada.

4. Mesmo que a metodologia seja a mesma para todas as opções estudadas, não nos parece irrelevante o impacto que tem a própria estimativa em termos absolutos. Uma avaliação meramente comparativa não nos parece adequada para avaliar o impacto do eventual corte de sobreiros.

Como nota final, julgamos que, para um assunto desta importância, seria necessário proceder a um trabalho mais exaustivo, em particular partindo de uma fotointerpretação para definir as classes de ocupação do solo e complementar a fotointerpretação com levantamento, ainda que por amostragem, no terreno. Não sido feitas estas ações, somos levados a crer que existe um erro significativo na estimativa apresentada.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
5	2. 1 INFORMAÇÃO DE BASE: Limite da área de estudo – polígono de implantação da OE 3 do CTA, com uma área de 3.371 hectares;	Porque não estenderam ao perímetro à volta, todo com sobreiros, onde forçosamente estará instalada a cidade aeroportuária. Em todos os outros estudos ambientais estenderam pelo menos para os perímetros de 3 Km circundantes.	Rever e recalcular
10	3.3 ESTIMATIVA DO NÚMERO DE SOBREIROS NO POLÍGONO DE IMPLANTAÇÃO DA OE5 DE SANTARÉM: Face aos valores obtidos para a OE 3 do CTA, considera-se seguro estimar uma densidade de 55sobreiros por hectare em áreas classificadas por “florestas de sobreiro”.	Porque utilizam os indicadores de CTA quando os de STR resultam bem menores? Ver: Quadro 2: Densidade de exemplares sobreiros por área de amostragem.	Rever aplicando os resultados de STR

10	Ocorrem também, 134 hectares de “SAF de sobreiro”, para o qual foi calculado uma densidade de 35 sobreiros por hectare. Resulta assim, um valor de cerca de 4.700 sobreiros em SAF, no polígono de implantação.	Do nosso conhecimento detalhado do terreno não reconhecemos esta quantidade de SAF.	Enviar mapa com a localização dos 134 SAF em STR
----	---	---	--

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
36	No caso da OE 4 (AHD +Santarém) o índice de risco normalizado é bastante influenciado pela interseção, na área deSantarém, com fundos de vale sujeitos a inundaçãoda Vala da Rimeira, Rio Alviela e Rio Tejo	Ignoraram a descrição e documentação do projeto, bem como a pronúncia da Magellan 500 de 4 agosto: “Como é sabido, relativamente ao Aeroporto de Santarém, este perigo é praticamente nulo, ao encontrar-se em zona de planalto cerca de 20 metros acima do nível de cheia milenar.”	Rever
35-36	6.3 VULNERABILIDADES TERRITORIAIS AO PERIGO DE INUNDAÇÃO E DESUBIDA DO NÍVEL DO MAR	Deveria ter sido complementado com risco de enxurradas para os aeroportos em leito de rio (STR, CTA, VNO).	Complementar
38	A opção estratégica dual com Aeroporto Humberto Delgado principal + Santarém complementar(OE 4) é aquela que apresenta maior vulnerabilidade territorial, atestada pelo índice de risco deincêndio rural normalizado mais elevado (Irn = 1,0). Este valor é justificado pelas elevadas fraçõesde território exposto a este perigo num raio de 25 km (essencialmente em Santarém), a que se junta um valor de exposição	No caso do projeto Magellan 500, apesar de o seu perímetro de 3 Km ser seguro, é extremamente penalizado por zonas de incendio remotas que não fazem qualquer sentido:	Estreitar o perímetro dos fogos para impactos realistas

	<p>significativo na faixa de 3 km envolvente à zona de implantação do Aeroporto Humberto Delgado. A exposição aos incêndios rurais num raio de 25 km justifica, igualmente, o índice de risco normalizado relativamente elevado da OE 5 (Irn = 0,69).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zonas a Sul do Tejo, separadas pelo rio e por mais de 10 Km de lezíria húmida cultivada. • Zonas a Oeste próximas das Serras de Aire e Candeeiros, com grandes povoações de permeio (Alcanena, Pernes ...) que funcionam como barreiras urbanas de bloqueio aos incêndios. 	
42	<p>h) CTAlcochete: Vulnerabilidade territorial moderada face a qualquer dos 4 perigos considerados.</p>	<p>Não concordamos na área sísmica. Não analisaram o perigo de enxurradas. Projeto mais sujeito a incêndios florestais na zona próxima da implantação (ver PT4 Relatório Técnico Complementar).</p>	Rever
42	<p>i) Santarém: Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de inundação fluvial na zona de implantação e zona contígua. Vulnerabilidade territorial elevada ao perigo de incêndio rural no raio de 25 km.</p>	<p>Nenhum perigo de inundação fluvial, ante o levantamento à cota 40 e acima. Zona próxima do aeroporto com menos perigo de incendio.</p>	Rever

3.2.5 Contributos relativos ao PT5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício

Documento: PT5_Anexo 2 - Conectividade aérea e desenvolvimento regional

Geral:

Definição duplamente defeituosa das zonas de influência dos aeroportos

Consideramos este relatório profundamente e transversalmente enviesado por dois defeitos na definição das zonas de influência das OEs:

Definição das zonas de influência não conforme com as recomendações da Comissão Europeia para a UE:

A definição das zonas de influência adotada pela CTI, em nossa leitura nunca justificada, é:

“O território de influência das localizações das várias OE é definido pelo grupo de concelhos em que pelo menos uma parte do seu território está a menos de 30 minutos de distância, isto é, é abrangido pela isócrona de 30 minutos (calculadas ao longo da rede rodoviária – PT3), do local de implantação da OE para o aumento da capacidade aeroportuária.” (Pág. 4).

Esta definição é demasiado limitada e não faz grande sentido pelas razões apontadas na Secção 2.

Quando a recomendação da Comissão Europeia é: “

“A zona de influência de um aeroporto, refere-se à “fronteira geográfica de mercado” e, embora possa depender do seu modelo de negócios, da sua localização e dos destinos servidos, encontra-se “normalmente fixada em cerca de 100 Km ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade”.

(Comunicação de 2014, n.º 25 da Comissão Europeia). Esta definição é aliás confirmada pela área jurídica da própria CTI no Relatório Preliminar (PT6_Anexo A - Análise legal do modelo de financiamento face aos regulamentos europeus).

Definição esta que tem sido consistentemente usada pela Magellan 500 nas apresentações do seu projeto.

Delimitação não equitativa entre as diversas OEs das zonas de influência

Conforme evidenciado na Secção 2.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
8	Figura 1 – Distribuição dos anéis de distância ao Aeroporto Humberto Delgado	Logo numa primeira análise não parece não fazer sentido. Mourão nos anéis de influência, e Condeixa-a-Nova não, que fica 1 Km mais perto, e é todo em autoestrada? Mesmo sendo (erradamente, em nossa opinião) exclusivamente rodoviário, não se vislumbra o impacto dos principais eixos de autoestrada.	Rever, corrigir, e reformular o Relatório

13-20	3. Caracterização económica da Área Metropolitana de Lisboa	<p>Trata o vasto território e população da AML como se fosse um único polo quando na realidade são pelo menos 3 realidades diferentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lisboa concelho: principal polo turístico, 18% da população • Oeste e Norte de Lisboa: 8 concelhos mais populosos com 54%, mais de metade da população da AML incluindo concelhos especialmente relevantes turístico-economicamente: Sintra, Oeiras (mais alto PIB/Capita da AML), Cascais ... • Sul do Tejo: 28% da população <p>Esta caracterização deveria ter uma análise mais fina por estas sub-regiões, até porque são realidades completamente distintas em termos de acessibilidade às diversas OEs, sendo que no caso das opções a Sul do Tejo, têm por norma de atravessar Lisboa para chegar a uma das pontes.</p>	Acrescentar
23	Figura 4 - Área de Influência CTA	<p>Amadora na área de influência de 30 minutos de CTA? 55 Km atravessando Lisboa?</p> <p>Já tratado na Secção 2 da presente pronúncia.</p> <p>Igualmente, Odivelas, atravessando a cidade?</p>	Rever, corrigir, e reformular o Relatório

		E Azambuja, cujo início do concelho está a cerca de 60 Km, os carros sairão do CTA logo a 120 Km/h?	
25	Figura 6 - Área de Influência - STR	Já tratado na Secção 2. Um exemplo adicional: o território do concelho de Vila Franca de Xira, não incluído, começa a seguir ao nó do Carregado, a 52 Km do Magellan 500 via troço sistematicamente des congestionado da autoestrada A1, facilmente alcançável em menos de 30 minutos.	Rever, corrigir, e reformular o Relatório
27	Figura 8 - Área de Influência – VNO	Ver Secção 2 da presente pronúncia.	Rever, corrigir, e reformular o Relatório
43-45	6. Impactos macroeconómicos: uma abordagem qualitativa	Análise toda ela enviesada pela defeituosa definição e cálculo das zonas de influência dos aeroportos.	Rever, corrigir, e reformular o Relatório

Geral:

Porque não usaram os extensos e detalhados estudos de referência sobre os impactos económicos dos aeroportos na Europa (por ex. Entrevistas 2015, que inclui Portugal).

Análise toda baseada em “Cálculos Próprios” cuja base ou racional não se vislumbra, bem como os resultados.

Análise excessivamente baseada em divisões administrativas artificiais. Não faz sentido considerar STR como “Alentejo”. STR está fora da AML, mas está na CCDDR LVT, é a Norte de Lisboa e do Tejo, e funciona já hoje como uma extensão da urbe de Lisboa, com 20% da população móvel a trabalhar diariamente em Lisboa

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
10-13	Tabela 1. Impactos totais de cada uma das OE (106€) na economia nacional associado ao investimento não-aeroportuário	Como é que é possível as versões duais terem impactos 20-30 vezes menores que as únicas.	Explicar racional dos “Cálculos próprios”

	<p>Tabela 2. Impactos diretos e indiretos de cada uma das OE (106 €) na economia nacional associado ao investimento não-aeroportuário*</p> <p>Tabela 3. Impactos induzidos de cada uma das OE (106 €) na economia nacional associado ao investimento não-aeroportuário*</p> <p>Tabela 4. Impactos de cada uma das OE (106 €) em termos de IVA, Impostos e Subsídios sobre os produtos*</p>	<p>E Santarém sistematicamente 2 vezes menores que os seus congéneres?</p>	
<p>12-14</p> <p>17-19</p>	<p>1.3. Impactos regionais do investimento em infraestruturas não aeroportuárias</p> <p>2.3. Impactos regionais do investimento em infraestruturas aeroportuárias</p>	<p>Análise excessivamente baseada em divisões administrativas artificiais.</p> <p>Não faz qualquer sentido considerar STR como “Alentejo”.</p> <p>STR está fora da AML, mas está na CCDR LVT, é a Norte de Lisboa e do Tejo, e funciona já hoje como uma extensão da urbe de Lisboa, com 20% da população móvel a trabalhar diariamente em Lisboa.</p>	<p>Rever</p>

Geral:

Já que estamos no campo das hipóteses, porque não fizeram um estudo alternativo do valor económico dum cenário de downsizing do AHD?

Geral:

Toda esta análise peca por ser um exercício excessivamente teórico.

Dentro da concessão será resultado duma negociação com o concessionário. O precedente é o acordo anterior para a Portela + Montijo, que resultou em contrapartidas consignadas no Mou assinado em janeiro de 2019

Fora da concessão, é o plano de negócio dum consórcio privado.

Não faz sentido desenvolver e analisar VALs fictícios porque por um lado existe um aeroporto concessionado e um contrato de concessão, e porque esses VALs por regra não coincidirão com os dos promotores-investidores.

A não ser que o Estado concedente fizesse o resgate da concessão e a pusesse de novo a concurso, mas tratar-se-ia dum gasto e dum risco provavelmente inaceitável para qualquer governo

A análise financeira deveria incluir o tipo de financiamento previsto para cada projeto, nomeadamente financiamento público, aumento das taxas aeroportuárias, etc.

O Capex de CTA e VNO consideram?

- Custos das infraestruturas de acesso dedicadas

- Custos antecipação as grandes infraestruturas de acesso que doutra forma poderiam ser feitas no "tempo do País" até 2050, na sequência da AV Lisboa-Porto, conforme definido no PFN?

Porque estes custos estão incluídos quer para MTJ que para STR

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
46	Tabela C.1.: Cronograma de investimento Tabela E.3.: Fluxos de caixa da opção STR	Os valores de Capex para STR estão grosseiramente sobrestimados Falseiam completamente o VAL, que seria facilmente o melhor se não inventassem valores inflacionados	

Geral:

Este estudo não contempla que o quadro regulatório para as tarifas de STR poderá não ser o mesmo que para o AHD, sendo fora da concessão.

O estudo tampouco contempla o aumento integral de taxas aeroportuárias no AHD até 2024.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
9	Tabela 2 – Performance histórica da ANA S.A.	Sendo uma análise de todo o contrato de concessão, porque construíram a Tabela 2 com os resultados da ANA S.A. e não de todo o Grupo ANA?	Rever
40-41	Caso o aeroporto se localize fora do raio de 75 Km não se entende que haja incumprimento do Estado e, como tal, não haverá direito a reequilíbrio financeiro da Concessionária, tampouco resolução do contrato. Nesse cenário, apenas a necessidade de uma operação complementar integrada entre os dois aeroportos levaria, porventura, a Modificações do	“necessidade de uma operação complementar integrada entre os dois aeroportos”	Rever

	Concedente ao Contrato de Concessão passíveis de gerar o direito da Concessionária à reposição do equilíbrio financeiro com fundamento na alteração da operação do AHD.	Não necessária se os dois aeroportos forem tecnicamente compatíveis e puderem operar independentemente	
--	---	--	--

Geral:

Página 61:

“Um outro aspeto importante, já referido, é que, na análise realizada, estão incluídos os benefícios da redução de tempos de viagem no cenário de Expansão, isto é, com a concretização de investimentos estruturantes ao nível da Alta Velocidade e TTT, mas não estão a ser considerados os impactes associados, sejam ao nível de CAPEX, OPEX ou impactes ambientais.”

Porque não fizeram uma análise de sensibilidade relativamente aos tempos reais nos planos nacionais de infraestruturas ferroviárias e rodoviárias, seus muito prováveis atrasos, ou simplesmente não virem a ser feitas, estas infraestruturas?

E todo o estudo não levou em conta um conjunto de infraestruturas de acesso dedicadas, ignorando-as ou “desorçamentando-as”.

Comentários específicos:

Pág	Texto do Relatório CTI	Comentário Magellan 500	Medida a adotar pela CTI
-----	------------------------	-------------------------	--------------------------

41	b) Emissões e poluição atmosférica (VAL@5%; M€)	Levaram em linha de conta, estando 77 Km mais a Norte, e vindo 75% dos voos do Norte as reduções de emissões referentes a esse tempo de voo?	Rever a pegada e emissões no Relatório Preliminar
44	b) Poluição atmosférica (VAL@5%; M€)		
55	Por questões de segurança, a construção do aeroporto em Vendas Novas obrigará à desativação da base militar do CTA-Alcochete. Os valores indicados para compensações devidas à Força Aérea Portuguesa (FAP) são de 130 M€ no caso do MTJ e 372 M€ no caso do CTA (ANA/Vinci, 2023).	Não se trata apenas das compensações à FAP. O valor destes solos deverá ser contabilizado como ajudas de Estados a esses projetos.	Acrescentar à análise

3.2.6 Contributos relativos ao PT6 – Análise jurídica – Relatório Síntese

Os principais contributos jurídicos já foram acima assinalados.

O Relatório PT 6 é, em síntese, uma compilação do que resulta dos pareceres solicitados pela CTI a diversos consultores. Relativamente a cada um desses pareceres importa dar nota do seguinte:

Parecer A	O parecer A promove uma análise descritiva da regulação jurídica, mas não analisa (e o Relatório Preliminar também não) matérias essenciais à análise das Opções, em concreto no que se refere à disponibilização dos terrenos do CTA e do Aeroporto do Montijo como “ajudas de Estado”; (ii) à vantagem para o Estado Português em matéria de “ajudas de Estado” decorrente o facto de STR não implicar qualquer financiamento público.	Rever e completar o Parecer
Parecer B	O parecer B contém incorreções jurídicas e está incompleto. Por um lado, sempre que se refere à Opção 4 (AHD+STR) refere que tal implica a Modificação do Contrato de Concessão, o que	Rever e completar o Parecer

	<p>não é juridicamente certo, porque nesta Opção, STR não implica tal Modificação, como acima já se mencionou. Por outro, dá como assente que a ANA ainda é titular do direito ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL, não promovendo a análise das demais situações jurídicas que, a este respeito e face à matéria de facto existente, se impõe, conduzindo o Estado Português a tomar decisões ilegais. Acresce que a alocação/identificação dos riscos das soluções analisadas pelo Parecer B relativamente a STR estão incorretas e prejudicam a análise das Opções que o integram.</p>	
<p>Parecer C</p>	<p>Este parecer promove uma análise generalista que, em bom rigor, não identifica em concreto os riscos regulatórios, designadamente a nível ambiental, de cada uma das Opções. No que se refere à Proteção do Montado, o Parecer coloca em pé de igualdade STR, CTA e VNO, não tratando a situação do CTA como possível crime ambiental e limitando-se a descrever o regime contraordenacional.</p>	<p>Rever e completar o Parecer</p>

Parecer D	Este parecer promove uma análise generalista que, em bom rigor, não identifica em concreto os riscos regulatórios, designadamente a nível ambiental, de cada uma das Opções.	Rever e completar o parecer.
-----------	--	------------------------------

Outros elementos a considerar pela CTI

Para efeitos de análise pela CTI em sede de revisão da pronúncia do Relatório Preliminar, junta-se ainda, como Anexo V, a apresentação divulgada na conferência de imprensa promovida pela Magellan 500 no dia 25 de janeiro de 2024.

A Magellan 500 requer à CTI que tenha em consideração todos os aspetos e todos os contributos que integram a presente pronúncia e os respetivos Anexos e que reveja o teor do Relatório Preliminar em conformidade, sob pena de vir a emitir um Relatório Final com fundamentação errada, omissa ou deficiente, tanto no plano dos factos como no plano jurídico.

A Magellan 500 permanece à inteira disposição da CTI para prestar qualquer informação ou colaboração que a mesma tenha por conveniente ou necessária.

Com os melhores cumprimentos,

Pela Magellan 500



Carlos Brazão

ANEXO I

Avaliação comparativa de acessibilidades terrestres
a duas localizações aeroportuárias alternativas
FUNDEC – IST / VTM

MAGELLAN 500 AIRPORT

Avaliação comparativa de acessibilidades terrestres a duas localizações aeroportuárias alternativas

Análise Crítica ao Relatório Preliminar da CTI
Nota Técnica

Janeiro 2024

PROJETO 071/2023

Este documento foi produzido para ser impresso em frente e verso,
e assim reduzir o seu impacte no consumo de recursos do planeta.

CONFIDENCIALIDADE

Este documento foi preparado pela Fundec e pela VTM na sua qualidade de consultores do MAGELLAN 500 AIRPORT (adiante o Cliente), em conformidade com os termos e condições do contrato assinado entre as partes acordadas entre elas. Tais termos e condições devem ser tidos em conta ao considerar e/ou basear-se neste documento. Nenhuma parte deste documento pode ser copiada ou reproduzida por qualquer meio sem autorização prévia por escrito da Fundec e VTM.

Qualquer conselho, opinião ou recomendação contida neste documento (a) deve ser lida e considerada exclusivamente no contexto do documento como um todo, (b) não se destina, de forma alguma, a incluir qualquer conselho ou opinião jurídica, (c) baseia-se em informações disponibilizadas à Fundec e à VTM e em práticas profissionais de consultoria atuais e normais à data da preparação deste documento. Deve ser notado e declarado expressamente que não foi feita qualquer verificação independente de nenhum dos documentos ou informações que nos foram fornecidos ou obtidos por nós em apoio das nossas opiniões. A Fundec e a VTM não aceitam qualquer responsabilidade pela utilização deste documento, exceto para os fins para os quais foi originalmente preparado e entregue.

Este documento foi preparado para uso exclusivo do Cliente e a menos que a Fundec e a VTM concordem em contrário por escrito, nenhuma outra parte pode utilizar, confiar ou utilizar o conteúdo deste documento. Se o Cliente desejar partilhar este documento com um terceiro, a Fundec e a VTM podem, a seu critério, concordar com tal partilha desde que (a) seja obtido um acordo escrito da Fundec e da VTM antes da partilha, (b) após a partilha do documento com um terceiro, esse terceiro não adquira quaisquer direitos, contratuais ou outros, contra a Fundec e a VTM e, portanto, não assume qualquer dever, responsabilidade ou obrigação perante tal terceiro e (c) a Fundec e a VTM não serão responsáveis por qualquer perda ou dano incorrido pelo Cliente ou por qualquer conflito de interesses da Fundec e da VTM decorrente da divulgação deste documento pelo Cliente a tal terceiro.

Finalmente, solicitar que, caso tenha recebido este documento por engano, destrua todas as cópias do mesmo na sua posse ou sob o seu controlo e notifique a Fundec ou a VTM.

ÍNDICE

1	Enquadramento.....	4
2	Estrutura dos documentos publicados pela CTI	5
3	Temas críticos de análise.....	6
3.1	Critérios e indicadores do FCD2: Acessibilidades e Território.....	6
3.2	Relatórios Técnicos Complementares	10
3.2.1	RTC1: Procura.....	10
3.2.2	RTC3: Acessibilidades e Território.....	12
3.3	Inconsistências identificadas nos documentos da CTI	18
4	Síntese das Observações e Recomendações Críticas	20
5	Considerações Finais	22

1 ENQUADRAMENTO

O Projeto *Magellan 500* é uma iniciativa de um grupo de investidores privados que propõe a construção de um novo aeroporto a norte de Santarém, concebido para funcionar quer como complemento, quer como alternativa ao Aeroporto Humberto Delgado (AHD). Atualmente, o projeto está sob avaliação pela Comissão Técnica Independente (CTI), um órgão nomeado pelo Governo para determinar a localização, ou combinação de localizações, que permitirá aumentar a atual capacidade e melhorar os níveis de serviço do AHD. Esta Comissão, composta por especialistas nas áreas de urbanismo, transportes, meio ambiente, económica, finanças e legal, analisa a possível combinação de localizações com AHD e eventuais assunções de solução única considerando Montijo (MTJ), Alcochete (CTA), Vendas Novas (VNO) e Santarém (STR) para o futuro aeroporto.

Com a divulgação do “Relatório Ambiental Preliminar” (RAP) pela CTI em 05 de dezembro de 2023, acompanhado por seis “Relatórios Técnicos Complementares” (RTC), deu-se início à fase de Consulta Pública, que se estenderá até ao dia 26 de janeiro de 2024, para a recolha de pareceres e comentários. A presente nota técnica, resultado da colaboração entre a FUNDEC e a VTM, integra uma análise detalhada dos elementos apresentados no RAP e nos relatórios associados. Com particular ênfase nas implicações do Fator Crítico de Decisão de Acessibilidade e Território (“FCD2”), este documento tem por objetivo contribuir com perspetivas técnicas independentes, devidamente fundamentadas, proporcionando uma avaliação detalhada e comparativa com a da Comissão Técnica, desta componente crucial do processo de escolha da localização do futuro aeroporto

O objetivo da análise centra-se nos critérios, metodologias e pressupostos subjacentes, identificando possibilidades de ajuste aos critérios de avaliação, de modo a contribuir para um processo decisório mais completo e com mais ângulos de avaliação, essencial, na visão que se pretende projetar, para aumentar o grau de suporte sobre a solução mais adequada para o futuro aeroporto de Lisboa.

2 ESTRUTURA DOS DOCUMENTOS PUBLICADOS PELA CTI

O documento central de avaliação das opções de localização do futuro novo aeroporto é o designado “Relatório Ambiental”, que é acompanhado por dois documentos de síntese essenciais: o “Sumário Executivo” e o “Resumo Não Técnico”. Este último serviu de base para a apresentação pública realizada na mesma data de divulgação do documento, na “3ª Conferência da CTI”.

O relatório é suportado por seis Relatórios Técnicos Complementares (RTC), que incidem sobre as seguintes áreas fundamentais:

- **RTC1:** Procura
- **RTC2:** Planeamento Aeroportuário
- **RTC3:** Acessibilidades e Território
- **RTC4:** Ambiente
- **RTC5:** Estudos económico e financeiros
- **RTC6:** Área jurídica

Estes RTC foram elaborados com base em anexos técnicos desenvolvidos por empresas especializadas, contratadas especificamente para determinar os indicadores que compõe os cinco Fatores Críticos de Decisão (“FCD”) definidos:

- **FCD1:** Segurança Aeronáutica
- **FCD2:** Acessibilidades e Território
- **FCD3:** Saúde humana e viabilidade ambiental
- **FCD4:** Conectividade e desenvolvimento económico
- **FCD5:** Investimento público e modelo de financiamento

A preparação da presente Nota Técnica, focou-se na análise dos RTC1 (Procura) e RTC3 (Acessibilidades e Território), dada a relevância dos seus dados para a fundamentação do FCD2. Destaca-se que o comentário à maior parte dos indicadores de FCD2 tratados, foi elaborada com base no RTC3 mas tendo este relatório considerado muitas indicações e dados provenientes do RTC1 para fundamentar aqueles indicadores.

3 TEMAS CRÍTICOS DE ANÁLISE

Os capítulos seguintes proporcionam uma análise fundamentada, com a informação divulgada e com contribuições próprias, dos principais temas críticos associados ao FCD2: Acessibilidade e Território.

3.1 CRITÉRIOS E INDICADORES DO FCD2: ACESSIBILIDADES E TERRITÓRIO

Os critérios, assim como os respetivos indicadores, foram apresentados no relatório da Fase 2. Observa-se que, apesar da inclusão destes indicadores no relatório, frequentemente a sua formulação e o método de conversão dos seus valores em notas associadas aos critérios não são claramente definidos. De facto, verifica-se ainda que na Fase 3, o detalhe feito para o cálculo dos indicadores não é acompanhado pela definição clara das suas escalas e da forma como o método de transformação dos indicadores em critérios. **Considera-se que a apresentação clara dos processos aumentaria a legibilidade e a compreensão das inferências efetuadas.**

O Quadro 1 apresenta os oito critérios que integram o FCD2 (Acessibilidades e Território), bem como os indicadores associados a cada critério.

Critério	Indicador
Acessibilidade Rodoviária	AT1: Extensões e custos das ligações rodoviárias a construir
	AT2: Indicador de viabilidade (função do grau de saturação)
Acessibilidade Ferroviária	AT3: Extensões e custos das ligações ferroviárias CV a construir
	AT4: Extensões e custos das ligações ferroviárias AV a construir
	AT5: Indicador de viabilidade CV
	AT6: Indicador de viabilidade AV
Acessibilidade fluvial	AT7: Acessibilidade fluvial
Redundância	AT8: Redundância (número de modos de transporte – CV <> AV)
Proximidade	AT9: Distância ao centro de Lisboa
	AT10: Tempo de viagem TI
	AT11: Tempo de viagem futuro TP
Pegada CO2	AT12: Pegada CO2 (considera distribuição espacial e repartição modal)
Coesão Territorial	AT13: Indicador de centralidade e inclusão territorial às escalas regional e nacional
	AT14: Indicador do impacto económico territorial do funcionamento do aeroporto
Desenvolvimento Urbano	AT15: Área total das expropriações necessárias às instalações aeroportuárias (ha)
	AT16: Área total disponível em PDM para instalação de atividades de apoio (ha)
	AT17: Compatibilidade com usos e atividades económicas locais (solo disponível, ha)
	AT18: População em idade ativa residente na envolvente alargada do aeroporto

Quadro 1 – Critérios e indicadores do FCD2

Durante a apresentação pública realizada pela CTI, os resultados foram exibidos com recurso a gráficos com escaladas variando entre “piores” e “melhores” para cada critério. Na análise do RAP, constatou-se que, para cada indicador, existe uma tabela que atribui uma classificação qualitativa de 1 a 4. Especificamente no âmbito do FCD2, esta classificação resulta de uma escala de cores estabelecida no RTC3, fundamentada em valores numéricos para cada indicador. A Figura 1 apresenta o processo metodológico utilizado pela CTI na apresentação dos resultados do FCD2.



Figura 1 – Origem da informação utilizada nos gráficos do “resumo não técnico” do FCD2

Fonte: CTI – Resumo Não Técnico | RAP | RTC3

Verifica-se que a metodologia para definir a escala de cores dos indicadores não é explicitamente apresentada, o que impede a melhor compreensão da pontuação dos critérios com base nos valores disponíveis. **Aqui, como já se**

sublinhou, têm-se um exemplo em que a falta de clareza dificulta a interpretação e validação independente dos resultados. Apresenta-se, em seguida (Figura 2), uma análise exemplificativa dos indicadores relativos ao critério “Acessibilidade Rodoviária”.

Critérios de Avaliação	Indicadores	Unidades	OE1	OE4	OE6	OE8	OE2	OE5	OE3	OE7
			AHD+MTJ	AHD+STR	AHD+CTA	AHD+VNO	MTJ	STR	CTA	VNO
Acessibilidade Rodoviária	AT1*	[km]	3,2 32,5	2,5 16,5	26,8 120	11,7 57	3,2 37	2,5 15,5	26,8 140	11,7 49
	AT2	[]	0,21	0,24	0,24	0,26	0,17	0,25	0,25	0,28

Figura 2 – Indicadores do critério “Acessibilidade Rodoviária”

Fonte: CTI – RTC3

O indicador AT1 (Figura 2) diz respeito ao número de quilómetros rodoviários a serem construídos (a preto) e ao respetivo custo estimado em milhões de Euros (a vermelho). Nota-se a ausência de células com cor vermelha neste indicador, resultando em notas que variam entre 2 (amarelo) e 4 (azul). **Por exemplo, uma maior clareza na utilização desta escala, seria a dada pela implementação de uma metodologia transparente como a “MinMax” para as localizações em estudo, o que permitiria ter uma apreciação mais fundamentada e que ajudasse a melhorar a compreensão da posição relativa das localizações.**

Também o indicador AT2 (Figura 2), o qual avalia a “Viabilidade Rodoviária”, limita-se à utilização de apenas duas cores. **Da mesma forma, aplica-se o comentário a “bold” feito no parágrafo anterior.**

Adicionalmente, a conversão das notas nos gráficos de “pior” a “melhor” utilizados na apresentação pública indiciam a aplicação de ponderações que não estão explicitadas nos documentos disponibilizados e/ou uma distorção na representação gráfica (*lie factor* de Tufte¹). **Uma vez mais, e de forma idêntica ao comentário anterior, era necessário uma maior clareza sobre a metodologia e pressupostos considerados na conversão dos indicadores nas pontuações de cada critério.**

A título ilustrativo, na análise do critério “Acessibilidade Ferroviária” (Figura 3), verifica-se que a soma das notas dos indicadores resulta em extensões das barras dos gráficos referidos que não correspondem proporcionalmente aos dados apresentados no “Resumo Não Técnico” da CTI. Destaca-se, como exemplo, que a opção Montijo (OE2, MTJ) deveria ter uma pontuação inferior à opção Santarém (OE5, STR), apesar da representação gráfica sugerir o contrário.

¹ Tufte, E. R. (2001). *The visual display of quantitative information* (Vol. 2, p. 9). Cheshire, CT: Graphics press.

Critérios de Avaliação	Indicadores	OE1	OE2	OE3	OE4	OE5	OE6	OE7	OE8
		AHD+MTJ	MTJ	CTA	AHD+STR	STR	AHD+CTA	VNO	AHD+VNO
Acessibilidade Ferroviária	AT3	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲
	AT4	▲▲	▲▲	▲▲▲▲	▲	▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲
	AT5	▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲	▲▲▲▲	▲▲	▲▲▲	▲▲
	AT6	▲▲▲	▲▲▲	▲▲▲▲	▲	▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲

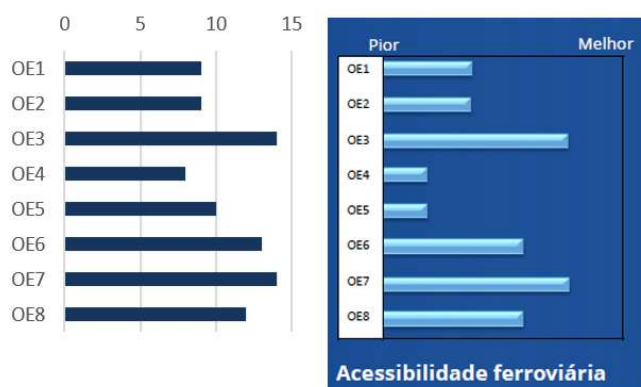


Figura 3 – Indicadores do critério “Acessibilidade Ferroviária” no RTC3 e RAP

Fonte: CTI - RAP | RTC3

Finalmente, é importante realçar a importância de estabelecer um método verificável para a definição dos pesos dos critérios. Na redação atual dos documentos da CTI, verifica-se uma disparidade na atribuição de importância entre diferentes critérios, como é o caso da “Acessibilidade Fluvial” em comparação com a “Pegada Carbónica”, que se presume idêntica quando, na realidade, não o deveria ser. Paralelamente, observam-se sobreposições entre vários dos indicadores considerados, como “Distância do centro de Lisboa” (AT9), “Tempo de viagem em Transporte Individual” (AT10) e “Pegada CO₂” (AT12). **Estas situações evidenciam a necessidade dum procedimento mais sistematizado e claro na ponderação dos critérios e duma metodologia explícita para gerir estas sobreposições entre indicadores, garantindo uma avaliação mais compreensível do ponto de vista da fundamentação.**

É-se de opinião que a CTI possa apresentar de forma clara e detalhada os pesos atribuídos a cada critério e indicador, conferindo uma maior compreensão ao processo de avaliação que descreverão no relatório final. Para isto recomenda-se uma revisão criteriosa das sobreposições existentes entre indicadores que traduzem uma influência semelhante, ou que derivam diretamente de outros. Tal revisão permitiria fazer desaparecer a incidência de dupla contabilização destes fatores, assegurando assim uma análise mais precisa e inequívoca, essencial para sustentar conclusões o mais fundamentadas possível.

3.2 RELATÓRIOS TÉCNICOS COMPLEMENTARES

3.2.1 RTC1: PROCURA

O primeiro Relatório Técnico Complementar (RTC1) refere-se à estimativa da procura aeroportuária para as distintas localizações em estudo e fornece dados fundamentais para avaliar o impacto nas acessibilidades terrestres. Este documento inclui o desenvolvimento do modelo de geração e distribuição de viagens, do modelo de repartição modal e do modelo de crescimento da procura por acessibilidades terrestres.

No modelo de geração e distribuição de viagens, um dos parâmetros críticos diz respeito ao tempo de acesso entre os municípios e a localização do aeroporto. Pese embora a formulação do modelo seja descrita, observa-se a falta de informação sobre os dados utilizados na sua calibração, indicadores de ajuste do modelo e os parâmetros finais obtidos. **Sem a disponibilização de forma explícita desta informação não é possível uma apreciação crítica e fundamentada dos resultados apresentados.**

Uma vez que a localização do aeroporto constitui um fator determinante na geração e distribuição de viagens entre as distintas opções de localização aeroportuária, verifica-se do estudo da CTI um impacto significativo no fluxo de passageiros nos diversos municípios. Ilustrativamente, a Figura 4 apresenta o fluxo diário de passageiros gerados entre as diferentes localizações e o Município de Lisboa para o ano de 2036. Observa-se que a localização Montijo (MTJ) gera o fluxo máximo, estimado em cerca de 46.000 passageiros diários, em consequência da sua proximidade. Em contraste, a opção Santarém (STR) evidencia um fluxo aproximado de 29.000 passageiros por dia, representando uma diminuição de cerca de 37%.

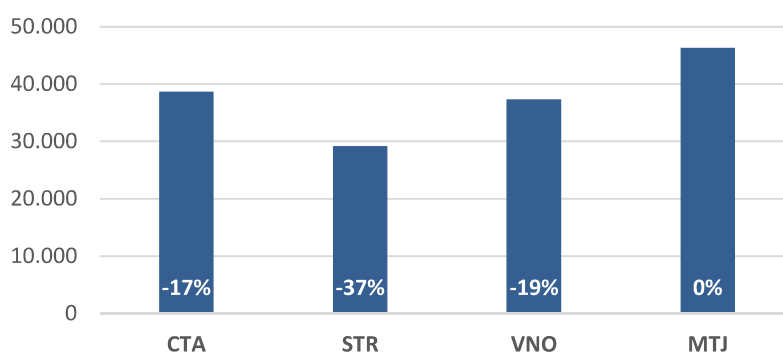


Figura 4 – Fluxo diário de passageiros de/para o Município de Lisboa [2036]

Fonte: CTI – RTC1 – Anexo 4 | Arquivo Anexo1_Proc_Acess_Terr_Entregavel4.xlsx

O pressuposto de que um acréscimo na distância ao aeroporto conduza a uma redução tão substancial no número de viagens entre o aeroporto e o Município de Lisboa não se afigura plausível. Não tem sido relatado na literatura da especialidade que os passageiros, quer residentes quer turistas, modifiquem de forma tão significativa o uso do aeroporto ou das suas deslocações para Lisboa meramente devido a um aumento no tempo de acesso. **Neste sentido, considera-se ser mais claro um cenário que admita uma matriz de viagens única, baseada na localização atual do AHD e em relação às distintas localizações em estudo. Esta metodologia permitiria uma avaliação mais consistente entre as distintas alternativas.**

Finalmente, a repartição modal das acessibilidades terrestres é efetuada através de um modelo de escolha discreta, fundamentado numa formulação *logit*. Este modelo tem como objetivo calcular a distribuição modal entre cada município e as diversas localizações aeroportuárias propostas, considerando atributos como o tempo de percurso e o custo da viagem em diferentes modos de transporte. **Contudo, o relatório da CTI evidencia limitações com significado no modelo, nomeadamente a não inclusão explícita dos períodos de congestionamento nas suas previsões.** Esta omissão revela-se particularmente relevante, dada a importância da Área Metropolitana de Lisboa (AML) no contexto do novo aeroporto. Adicionalmente, o documento refere que, citando, “Face à impossibilidade de realização de inquéritos para este estudo, foram adotados no modelo os coeficientes calibrados pela TIS em sucessivos estudos que tiveram realização de inquéritos.”, ou seja, que o modelo considerado se fundamenta em estudos realizados cujos pormenores específicos não são divulgados, introduzindo uma incerteza com significado sobre a sua adequabilidade.

Da mesma forma que ocorre com o modelo de geração e distribuição de viagens, o processo de calibração, os indicadores de ajuste e os parâmetros resultantes do modelo de escolha discreta não estão detalhados no relatório, impedindo uma apreciação à validade técnica do modelo. **Para uma fundamentação robusta é necessário que também a informação indicada seja descrita e pública, permitindo uma análise mais aprofundada e rigorosa, a qual só poderá beneficiar o relatório final.**

3.2.2 RTC3: ACESSIBILIDADES E TERRITÓRIO

O terceiro Relatório Técnico Complementar (RTC3) incide sobre a apresentação dos cálculos para os 18 indicadores do FCD2. Este relatório destaca-se pela definição dos pressupostos de oferta de infraestrutura das distintas localizações aeroportuárias em estudo e pelo desenvolvimento do modelo de acessibilidades terrestres.

Relativamente aos pressupostos de oferta de infraestrutura das distintas opções, constata-se que a localização STR considera a implementação de um novo acesso rodoviário na Autoestrada A1 e a inclusão de um novo ramal ferroviário de aproximadamente 5 km de extensão de acesso à Linha do Norte. Em contraste com as outras três alternativas analisadas, a **opção STR não prevê a integração com a Linha de Alta Velocidade (LAV)**. Esta omissão é **muito relevante**, tendo em conta que o **traçado final da LAV a sul de Soure ainda está em fase de estudo e discussão**. Se por hipótese, a decisão da construção do aeroporto em STR fosse tomada, isso tornaria imprescindível a consideração de ligação à LAV, seja por intermédio de um acesso direto permanente a partir duma nova estação na zona de Santarém (ainda que a partir daqui se construísse um vaivém, meio leve ferroviário, de e para o novo aeroporto) ou de um ramal ferroviário específico para o novo aeroporto. Ora, por exemplo, tal necessidade foi reconhecida na alternativa do CTA, que prevê a construção de um ramal ferroviário apesar da inexistência de um acesso direto pela LAV Lisboa-Madrid. Acresce que foi considerada a hipótese na apresentação pública, ainda, de o Aeroporto no CTA ser servido primeiro que a cidade de Lisboa, seguramente com a construção da 4ª travessia do Tejo. **Não se vislumbram razões para, nos pressupostos assumidos, a não consideração por parte da CTI da localização STR também vir a ser servida pela futura LAV, quando a solução do traçado desta linha a sul de Soure ainda não está estabilizada. Pode mesmo considerar-se que houve assimetria de análise por parte da CTI ao admitir no caso da localização no CTA uma quarta travessia do Tejo, o que implicaria a entrada / saída de Lisboa da LAV Lisboa – Porto por sul, impondo um aumento expressivo de extensão ao seu traçado. Considera-se aliás que em termos de AV, qualquer das soluções previstas para o CTA seriam até mais dispendiosas do que as indicadas para STR, para além de que, para esta localização, se deva integrar na análise a muito maior atratividade de passageiros e turistas com origem e destino ao Centro Norte e Norte do país, nomeadamente para voos para fora da Europa.**

Dada a importância estratégica e o impacto significativo que a LAV pode ter no contexto de um novo aeroporto em qualquer localização (muito em linha com vários estudos que podem ser vistos na literatura da especialidade), é absolutamente necessário que a CTI reavalie este pressuposto. É essencial que a opção STR seja contemplada e avaliada com uma solução de ligação à LAV, equiparável às considerações efetuadas para outras localizações. Tal medida não apenas garantiria uma avaliação mais equitativa entre as diferentes opções aeroportuárias mas afastaria qualquer suspeição sobre a integridade da base de análise para ajudar a fazer uma decisão crucial.

O indicador AT10 considera o “Tempo médio de deslocação em automóvel ao centro da cidade de Lisboa”, tendo como referência a Praça do Marquês de Pombal. Os tempos são derivados do modelo de acessibilidades desenvolvido em PTV Visum. Contudo, nota-se que o tempo de viagem para a opção CTA não corresponde ao observado para uma hora média de um dia típico.

A tabela seguinte indica a comparação entre os tempos adotados pela CTI, os valores observados no *Google Maps* e os resultados obtidos no modelo desenvolvido pela FUNDEC/VTM. Para a consulta realizada no *Google Maps*, considerou-se o percurso entre a Praça do Marquês de Pombal e o nó de acesso a construir no IC3, acrescido de um tempo de 11 minutos de viagem, referente aos 15 km de via projetada, assumindo uma velocidade média de 80 km/h (incluindo tempos em interseções). As consultas foram realizadas às 16h de uma terça-feira. Já no modelo FUNDEC/VTM, foram considerados os tempo para o período entre as 16h e 17h de um dia útil médio em 2023 (dados da *TomTom*) e 2050 (com redução da velocidade média devido ao aumento do volume de tráfego).

Hora/Ano	Dia Útil 2024 [16h]	Não disp.	2023 [16h]	2050 [16h]
Fonte >>	Google Maps	CTI	FUNDEC /VTM	FUNDEC /VTM
STR	67	67	68	87
vs. Google Maps	-	0%	1%	-
CTA	52	37	56	77
vs. Google Maps	-	-29%	7%	-

Tabela 1 – Tempos de viagem em transporte individual entre a Praça Marquês de Pombal e as opções aeroportuárias

Fonte: *Google Maps* / CTI / FUNDEC/VTM

Embora não são se verifiquem diferenças significativas entre as fontes de dados para a opção STR, constata-se discrepâncias notáveis para a opção CTA, possivelmente influenciadas pela hora analisada, pelo tempo de viagem no troço a construir ou pelas velocidades nos arcos da rede do modelo de acessibilidades. Independentemente do motivo, salienta-se que o tempo verificado no *Google Maps*, numa hora média do dia (entre os períodos de ponta da manhã e da tarde), é significativamente superior ao tempo apresentado pela CTI, favorecendo indevidamente a opção CTA.

Adicionalmente, e porque os tempos de viagem variam significativamente ao longo do dia devido ao congestionamento nos períodos de ponta, recomenda-se a consideração de um indicador de tempo de viagem ponderado pelo volume de tráfego em cada hora. As velocidades médias na Segunda Circular (Figura 5), tal como em diversas vias estruturantes do sistema viário da AML, evidenciam que velocidades próximas de velocidade de fluxo livre apenas são observadas no período noturno e da madrugada, horários em que de voos é menor comparativamente ao corpo do dia.

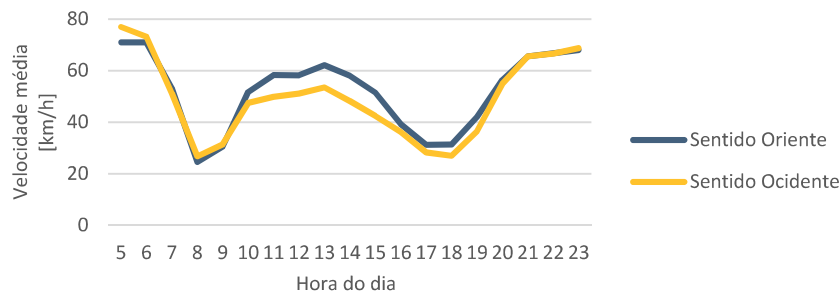


Figura 5 – Velocidade média horária na Segunda Circular em dia útil de 2023

Fonte: FUNDEC/VTM - TomTom Traffic Stats

Por esse motivo, solicita-se que a CTI promova uma revisão sustentada do tempo de acesso por transporte individual à opção CTA. Ainda, baseado no impacto significativo que o congestionamento na área metropolitana representa nos tempos de viagem e os diferentes graus de saturação observados por sublanço da rede viária, sugere-se o uso de um indicador que tenha como referência o tempo de viagem médio ponderado pelo volume de tráfego da área metropolitana ou do fluxo aeroportuário.

O modelo de acessibilidades desenvolvido especificamente no âmbito deste relatório técnico foi elaborado no software PTV Visum, uma ferramenta de referência na área de modelação macroscópica de sistemas de transportes. No entanto, questiona-se a opção da não recolha de dados primários de tráfego para o desenvolvimento do modelo, considerando a importância e relevância do estudo. O modelo tem por base dados de tráfego do IMT relativos aos tráfegos médios diários na rede rodoviária de alta capacidade, aos quais se aplica um fator de 7% e uma distribuição direcional equitativa de 50/50 para simular o tráfego horário médio.

Esta metodologia tem lacunas metodológicas: atendendo a que a principal área de influência do aeroporto é a AML, torna-se indispensável uma abordagem mais detalhada e ajustada às diferentes dinâmicas e pendularidade dos fluxos de tráfego ao longo do dia. Isto implicaria a consideração da maior procura de tráfego em direção à AML no período da manhã e a sua inversão no período da tarde. A incorporação destes aspetos é crucial para alcançar resultados mais credíveis e consistentes no modelo de acessibilidades, sobretudo na avaliação dos tempos de acesso às distintas localizações ao longo do dia, esperando-se variações significativas que invalidam a consideração de um tempo de acesso médio constante como o considerado pelo relatório da CTI.

Em termos comparativos, é relevante mencionar que o modelo de acessibilidades terrestres desenvolvido pela FUNDEC/VTM, no âmbito do estudo realizado para os promotores do Projeto *Magellan 500*, teve por base a utilização de dados de *big data* recolhidos através da plataforma *TomTom Move*. Estes dados possibilitaram uma

análise horária detalhada, abrangendo o período das 6h às 22h, das dinâmicas de tráfego na rede rodoviária de alta capacidade. Tal abordagem permitiu uma avaliação pormenorizada das potenciais eficiências de tráfego e dos possíveis congestionamentos nas vias de acesso às localizações aeroportuárias em estudo, proporcionando uma visão mais ampla e dinâmica das condições de circulação.

A metodologia de desenvolvimento do modelo de acessibilidades terrestres da CTI não é pormenorizada nos documentos divulgados, o que resulta numa lacuna significativa de informações fundamentais inerentes a este tipo de estudos, essenciais para a compreensão e validação do modelo desenvolvido. Não se apresentam esclarecimentos sobre diversos aspetos críticos do modelo: qual a matriz de origem ("semente") considerada e a metodologia para a sua obtenção; quais os indicadores estatísticos de ajuste alcançados no final do processo de calibração, como o índice GEH e o coeficiente de determinação R^2 , cuja ausência é notória; a distribuição da distância média de viagem (*Trip Length Distribution* - TLD) antes e após a calibração; os parâmetros incorporados na Função de Custos Generalizados e seus respetivos valores; as premissas adotadas para as funções de degradação de velocidade (VDF).

A validação do modelo mencionada nos documentos restringe-se à análise de 6 pares origem-destino (OD), com tempos de percurso obtidos através do *Google Maps*, os quais apresentam variações significativas para um mesmo par OD. Estes resultados são comparados com os obtidos no modelo, concluindo-se uma "...razoável aderência do modelo construído à realidade". Esta afirmação ganharia robustez técnica se fossem apresentados indicadores quantitativos complementares, evidenciando uma abordagem pouco rigorosa. **Dada a importância decisiva desta informação, como se tem vindo a declarar em relação a outros aspetos, não é possível sem ela fazer uma avaliação comparativa com outras abordagens admitidas como mais efetivas e proporcionando mais equidade de análise, no que respeita ao modelo de acessibilidades terrestres.**

No modelo desenvolvido pela FUNDEC/VTM observa-se uma importância muito significativa do corredor formado pela A9 e A10 no acesso a STR a partir de localidades situadas a sul. Em cenários de menor congestionamento, especificamente em 2030 às 21h, este corredor capta 24% do volume com origem ou destino ao aeroporto. Em cenários com maior congestionamento, como 2063 às 17h, este corredor representa mais de metade do tráfego com origem ou destino ao aeroporto. Verifica-se também um aumento da importância da A13, captando o tráfego da margem sul que, em condições normais, utilizaria as atuais travessias sobre o Rio Tejo em Lisboa.

Hora	17h		21h	
Via \ Ano	2030	2063	2030	2063
A1	49%	28%	70%	52%
A9+A10	42%	53%	24%	39%
A13	8%	20%	7%	10%

Tabela 2 – Percentagem da procura com origem/destino em STR por via na *screenline* a sul do nó da A1 e A10

Fonte: FUNDEC/VTM

A Figura 6 apresenta a afetação de tráfego nos segmentos do modelo desenvolvido pela FUNDEC/VTM no horário das 17h em 2030 (esquerda) e 2063 (direita).

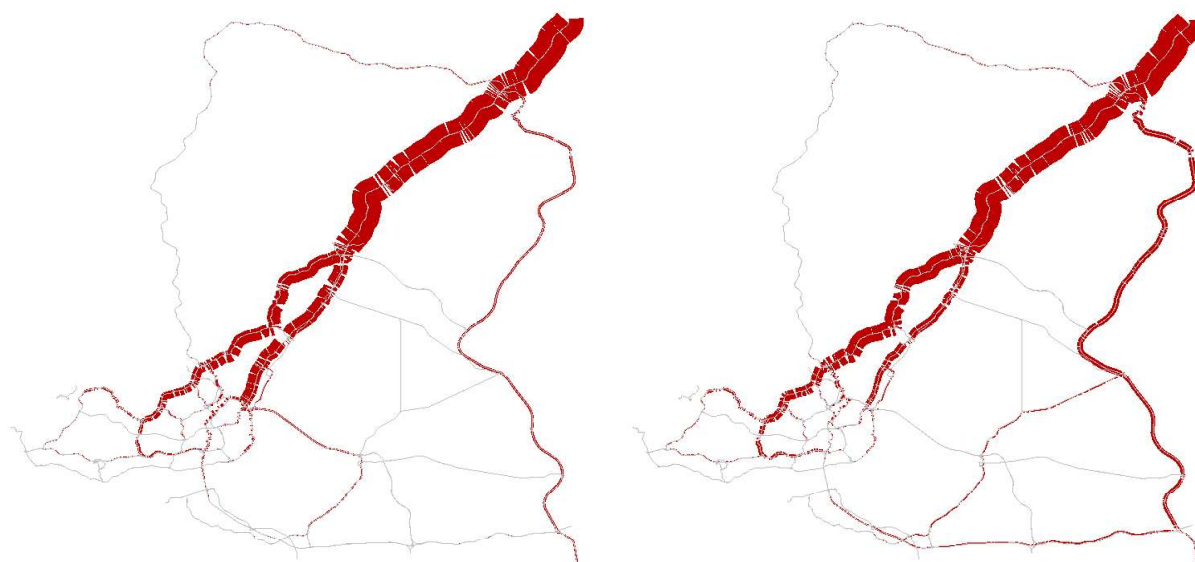


Figura 6 – Afetação dos segmentos da rede viária para a opção STR em 2030 (esquerda) e 2063 (direita)

Fonte: FUNDEC/VTM

Os resultados do modelo de acessibilidades usado pela CTI incluem a estimativa dos “Graus de Saturação” (GS) em vias seleccionadas do sistema viário da AML, com estes dados a serem considerados no indicador AT2 (Indicador de Viabilidade Rodoviária). Este indicador reflete a capacidade ociosa média ponderada dos acessos rodoviários, abrangendo 24 km de extensão da A1 para a opção STR e 17 km da Ponte Vasco da Gama para as opções MTJ, CTA e VNO. **A escolha destas vias específicas não é de todo fundamentada e é contestável, devido às variações de extensão dos troços considerada, resultando num impacto assimétrico nas distintas opções aeroportuárias.** O estudo apresenta uma omissão significativa ao não incluir, na análise da opção STR, a existência de corredores alternativos paralelos à A1, como é o caso das Autoestradas A9, A10 e A13 ainda que nesta seja necessário melhorar o acesso à variante de Santarém/A1 ou mesmo executar o acesso direto ao prolongamento da A13 para Norte, pelo menos até poder servir a localização STR para o Aeroporto (qualquer das soluções com custos e distâncias curtas do

STR ao final da A13 atual). Estas vias constituem alternativas vitais de acesso à AML e conferem uma reserva de capacidade muito significativa para acomodar o tráfego gerado por esta localização.

A não consideração das Autoestradas A9, A10 e A13 na análise para STR é uma falha grave do estudo, evidenciando um viés que não se compreende. Em contraste, as restantes localizações dependem das atuais travessias do Rio Tejo – Ponte Vasco da Gama e Ponte 25 de Abril – encontrando-se esta última já operacionalmente saturada em diversos horários críticos. **Esta discrepância no tratamento dos pressupostos em relação às opções em análise reforça a necessidade de uma revisão criteriosa dos pressupostos de acessibilidade para cada localização proposta.**

Adicionalmente, é tecnicamente questionável, também em termos de conceção da avaliação, que o estudo da CTI não tenha considerado a evolução do congestionamento para os horizontes temporais futuros, tanto derivado pelo tráfego induzido pelo aeroporto como pelo aumento natural do tráfego. **Em contraponto, releva-se que o estudo desenvolvido pela FUNDEC/VTM abordou de maneira ponderosa estes temas, incluindo uma análise pormenorizada dos impactos na rede rodoviária decorrentes da eventual desativação do AHD, concluindo fundamentadamente (o que os valores de evolução previsível admitem) por uma menor penalização na opção STR comparativamente à opção CTA no médio / longo prazo.**

Quadro 21 - (Cont.) Matriz de oportunidades e riscos - FCD2 Acessibilidade e Território

OE	Critérios de avaliação							
	↑ Oportunidade	↗ Mais Oportunidades com alguns Riscos	↘ Mais Riscos com algumas Oportunidades	↑ Riscos	↔ Indiferente			
	Acessibilidade rodoviária	Acessibilidade ferroviária	Acessib. fluvial	Redundância multimodal	Proximidade	Pegada carbónica	Coesão territorial	Desenvolvimento urbano
OE3 CTA	↘ Ligações à rede rodoviária existente com uma extensão considerável ↓ Congestionamento nos acessos rodoviários na ponte Vasco da Gama	↑ Acessos programados CV/AV com TTT e a AV na RTE-T ↓ Conveniente localização de uma estação ferroviária sob as instalações aeroportuárias	n.a.	↗ Acessibilidades com limitados níveis de redundância na opção rodoviária, mas possibilidade de opções CV e AV no ferroviário	↑ Distâncias e tempos admissíveis	↗ Valores intermédios de pegada carbónica	↗ Valor satisfatório de centralidade e cobertura territorial	↑ Oportunidade de qualificação urbana da cidade de Lisboa com o fecho do AHD ↑ Condições muito favoráveis (solo público) de implantação do aeroporto e de uma aglomeração urbana com concentração significativa de população ativa na envolvente

Quadro 21 - (Cont.) Matriz de oportunidades e riscos - FCD2 Acessibilidade e Território

OE	Critérios de avaliação							
	↑ Oportunidade	↗ Mais Oportunidades com alguns Riscos	↘ Mais Riscos com algumas Oportunidades	↑ Riscos	↔ Indiferente			
	Acessibilidade rodoviária	Acessibilidade ferroviária	Acessibilidade fluvial	Redundância multimodal	Proximidade	Pegada carbónica	Coesão territorial	Desenvolvimento urbano
OE5 STR	↑ Facilidade de ligação à rede de AE ↓ Congestionamento nos acessos (A1) à cidade de Lisboa	↑ Ligações diretas de curta extensão à rede CV com possibilidade de serviço dedicado ↓ Impossibilidade de ligação direta à AV	n.a.	↗ Acessibilidades com limitados níveis de redundância	↓ Distâncias e tempos elevados a Lisboa	↓ Valores mais elevados de pegada carbónica	↗ Localização favorável na perspetiva de servir a Região Centro e a parte Norte da Região de Lisboa	↘ Reduzida disponibilidade de solos urbanos e para atividades económicas e grande área a expropriar com demolições de algumas habitações ↓ População ativa reduzida na envolvente

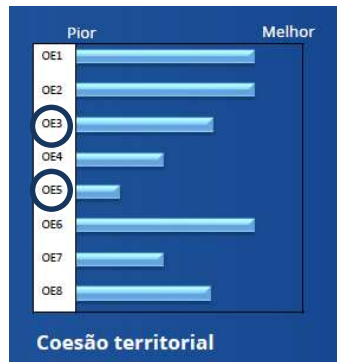


Figura 8 – Matriz de oportunidades e riscos *versus* gráfico do Critério “Coesão territorial”

Fonte: CTI – RAP | Resumo Não Técnico

4 SÍNTESE DAS OBSERVAÇÕES E RECOMENDAÇÕES CRÍTICAS

1. Critérios e indicadores do FCD2: Acessibilidade e Território

- a. Não são definidos pesos para critérios e indicadores, apesar destes apresentarem evidentes diferenças de importância. Por este motivo, as conclusões apresentadas não são passíveis de serem efetivamente avaliadas ao não serem sustentadas por pontuações globais das diferentes Opções Estratégicas (OE). **Sugere-se que ainda em fase de nova apreciação a CTI divulgue as ponderações atribuídas aos indicadores, critérios e, finalmente aos FCDs.**
- b. Identifica-se uma correlação entre diversos indicadores, como distância e tempo de viagem. **Solicita-se a revisão da seleção dos indicadores, assegurando a sua ortogonalidade ou, em alternativa, o desenvolvimento de um processo de eliminação da sua dupla contabilização de modo a tornar a avaliação equitativa.**
- c. As formulações para os indicadores AT2 (Viabilidade Rodoviária) e AT5, AT6 (Viabilidade Ferroviária) não foram devidamente explicitados na Fase 2. Posteriormente, foram detalhados indicadores descritos de forma insuficiente, resultando num desempenho comparativamente inferior da opção STR. **Solicita-se a revisão destas formulações e ainda a fusão dos indicadores AT5 e AT6 num único, de forma a assegurar maior equidade na avaliação.**
- d. O método de definição das escalas dos indicadores não é claro, aparentando arbitrariedade, sem uma base lógica evidente. Na prática, a menor pontuação nem sempre se reflete na pior classificação, nem vice-versa. **Solicita-se que este procedimento seja explicitado de forma objetiva de modo a permitir uma melhor efetividade da sua apreciação.**
- e. Novamente, a transformação de indicadores em critérios não é explicitada, faltando uma base compreensível na sua formulação. Da interpretação que consegue fazer-se da representação gráfica dos critérios, não se infere uma regra lógica e consistente. **Solicita-se que este procedimento seja revisto e explicitado de forma objetiva de modo a permitir uma melhor efetividade da sua apreciação.**

2. Relatórios Técnicos Complementares

a. RTC1: Procura

- i. Dados de entrada e parâmetros da formulação e indicadores de ajuste complementares ao R² do modelo de geração e distribuição não são apresentados, o que inviabiliza a sua análise cuidada. **Solicita-se que sejam disponibilizados de forma explícita estes dados, indicadores de qualidade do ajuste e parâmetros, permitindo assim uma avaliação crítica e fundamentada do modelo.**

- ii. O modelo de geração e distribuição considera o tempo de acesso às localizações aeroportuárias e, como tal, resulta em valores diferentes para a procura em função da localização. Observa-se que a opção MTJ gera o fluxo máximo de passageiros para o Município de Lisboa – em contraste a opção STR regista uma diminuição de cerca de 37% em 2036. O pressuposto de que um acréscimo na distância ao aeroporto conduza a uma redução tão substancial no número de viagens entre o aeroporto e o Município de Lisboa não se afigura plausível sendo questionável que os passageiros modifiquem de forma tão significativa o uso do aeroporto ou das suas deslocações para Lisboa simplesmente devido a um aumento com expressão moderada no tempo de acesso. **Solicita-se que este modelo seja revisto ou, em alternativa, as comparações sejam realizadas considerando uma matriz origem – destino única para todas as localizações. Sugere-se ainda que essa matriz tenha como referência aquela correspondente ao AHD.**
- iii. Dados de entrada, indicadores de ajuste e parâmetros da formulação do modelo de repartição modal não são apresentados, o que inviabiliza a sua validação técnica. **Solicita-se que a CTI disponibilize publicamente estas informações essenciais, bem como os parâmetros cruciais dos estudos realizadas pelo consultor contratado que fundamentam o desenvolvimento do modelo.**

b. RTC3: Acessibilidades e Território

- i. Não se considerou o atendimento da LAV na localização de STR, apesar do traçado a sul de Soure ainda não ter sido consolidado. **Solicita-se à CTI que a opção STR seja contemplada e avaliada com uma solução de ligação à LAV, equiparável aos pressupostos assumidos para as restantes localizações de forma a garantir uma avaliação equitativa e imparcial.**
- ii. O tempo médio de viagem entre a Praça do Marquês de Pombal e a opção CTA (indicador AT10) apresenta discrepâncias significativas, conferindo uma vantagem a esta localização, quando comparado com dados do *Google Maps* e com os resultados obtidos no modelo FUNDEC/VTM. **Solicita-se à CTI a revisão sustentada do tempo de acesso em transporte individual à opção CTA.**
- iii. A modelação de acessibilidades desenvolvida apresenta diversas debilidades técnicas: apenas foi considerada uma hora média do dia, negligenciando as distintas dinâmicas horárias e pendularidade do tráfego na AML; não são apresentados indicadores adequados relacionados com o processo de calibração/validação do modelo nem com os seus parâmetros fundamentais; a validação do modelo foi realizada considerando apenas comparação entre tempo de viagem entre seis pares OD no modelo e no *Google Maps*, que apresenta intervalos de tempo de viagem com rácio de até 3:1. **Solicita-se à CTI a divulgação completa destes parâmetros e informações, de forma a garantir uma avaliação fundamentada do modelo**

que justifique para lá de qualquer dúvida uma alternativa mais efetiva para a modelação das acessibilidades terrestres.

- iv. A seleção das vias a considerar no cálculo do indicador AT2 (Indicador de Viabilidade Rodoviária) é enviesada para a opção STR ao negligenciar a existência de corredores alternativos paralelos à A1, como é o caso das Autoestradas A9, A10 e A13 (através da melhor funcionalização da ligação à variante a Santarém para a A1 ou ao prolongamento para norte até poder servir, pelo menos numa primeira fase, a localização STR), que constituem alternativas vitais de acesso à AML e conferem uma reserva de capacidade muito significativa para acomodar o tráfego gerado por esta localização. **Solicita-se à CTI a revisão da seleção dos acessos rodoviários a considerar na opção STR.**

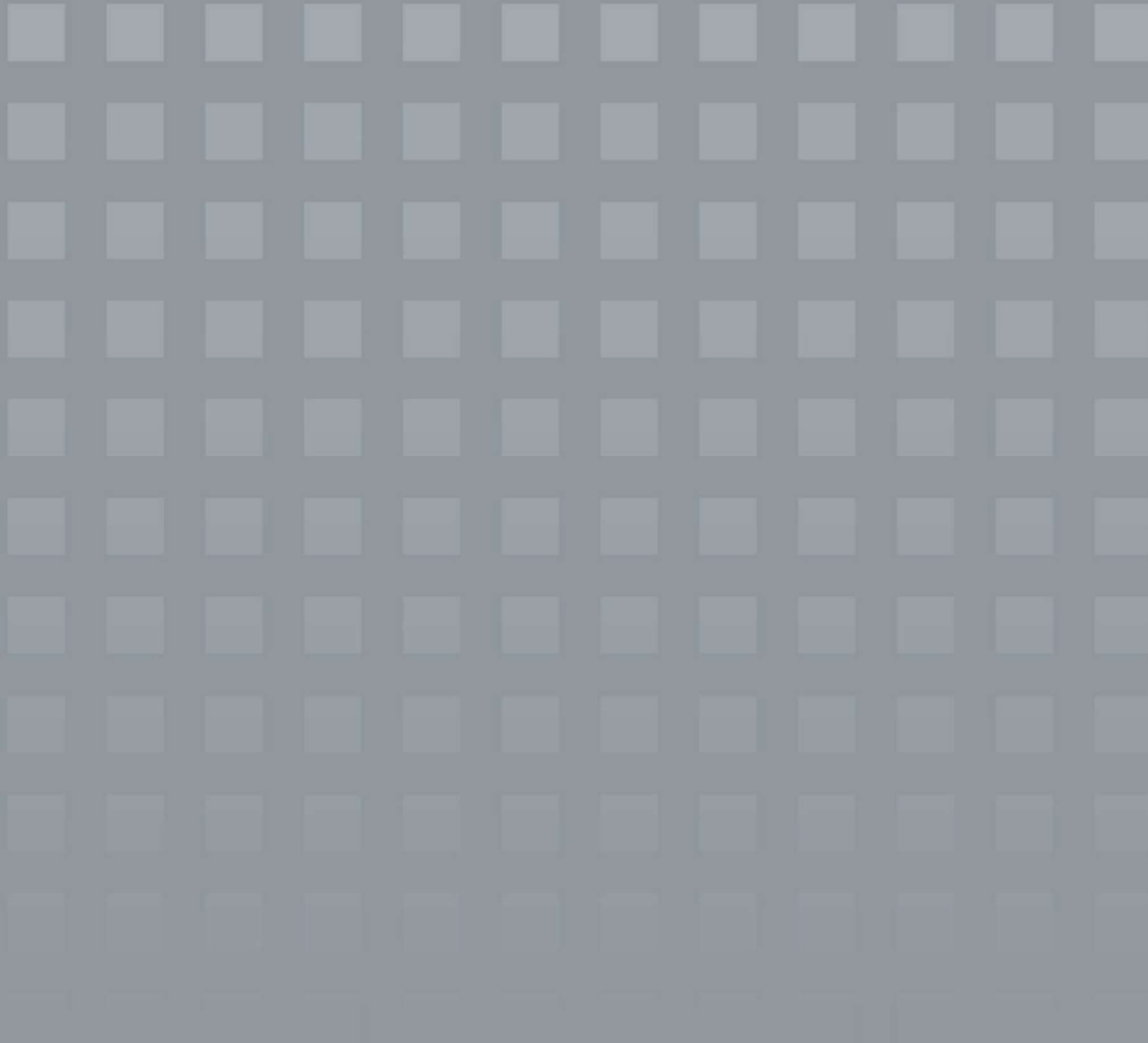
3. Inconsistências identificadas nos documentos da CTI

- a. Indicador AT11 (Tempo de viagem futuro em transporte público) com discrepâncias nos valores quando apresentado no RTC3 e no RAP.
- b. Critério de “Coesão territorial” atribui uma classificação mais favorável à opção STR em comparação com a opção CTA no RTC3. Por outro lado, o “Resumo Não Técnico” coloca STR numa posição mais desvantajosa.
- c. **Solicita-se à CTI uma revisão cuidadosa de todos os documentos publicados para assegurar a consistência e o rigor promovendo uma inatacável equidade de avaliação das opções em causa.**

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Todas as considerações que suportam a necessidade de revisões e as solicitações efetuadas nesta Nota Técnica destinada à apreciação das Acessibilidades Terrestres e Território, demonstram cabalmente que é necessária maior informação sobre toda a estrutura que suportou as conclusões/indicações do relatório em apreciação da CTI de modo a poder inferir se as avaliações suportam estas conclusões/indicações, e acrescentar hipóteses de execução (nomeadamente no acesso ferroviário em AV) de forma a poder avaliar equitativamente todas as localizações consideradas

Demonstra ainda esta Nota Técnica que é necessário um tempo maior de apreciação depois de obtidas as informações e realizados os ajustes (aqueles que a CTI considerar) de modo a garantir que é possível, na altura e se admitido como crucial, contrapor uma estrutura de análise alternativa, verificável e mais equitativa, a qual terá sempre a pretensão de se destinar a ajudar que o suporte final da decisão de localização do NAL, qualquer que seja a opção em nome duma robustez inatacável.



FUNDEC

Av. Rovisco Pais 1
1049-001 Lisboa - Portugal
Telf. (+351) 21 841 8042
<https://www.fundec.pt/>

IST

Av. Rovisco Pais 1
1049-001 Lisboa - Portugal
Telf. (+351) 21 841 7000
<https://tecnico.ulisboa.pt>

Lisboa

Ed. Central Plaza - Av. 25 de Abril de 1974, 23 - 2ªA
2795 - 197 Linda-a-Velha - Portugal
Tel. (+351) 21 415 96 00
Fax. (+351) 21 415 96 08
geral@vtm-global.com
www.vtm-global.com

Madrid

Edificio Cuzco III
Paseo de la Castellana, 135. Planta 6. Oficina 615
28046 Madrid - España
Móv. (+34) 654 647 121
geral@vtm-global.com
www.vtm-global.com

Milano

Galleria Vittorio Emanuele II
Via Mengoni 4
20121 Milano - Italia
Mobile (+39) 347 807 1144
geral@vtm-global.com
www.vtm-global.com

ANEXO II

Pronúncia da Magellan 500
Base de trabalho para soluções de
Navegação Aérea



**MAGELLAN
500 AIRPORT**



Pronúncia da Magellan 500
Base de trabalho para soluções de
Navegação Aérea

Lisboa, 25 janeiro 2024

SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA - ENQUADRAMENTO

- A 5 de dezembro 2023 a Comissão Técnica Independente (CTI) apresentou o Relatório Preliminar da “análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa” RCM 89/2022
- Consta deste relatório o Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação Aérea das Opções Estratégicas
- Neste relatório a NAV fez uma análise, igual para todas as opções, dum cenário de “Point Merge” alinhado com as pistas
- Na sua página 90 final, o relatório conclui, acerca do Magellan 500: “o projeto apresentado pelo proponente apresenta **constrangimentos** relativamente ao espaço aéreo envolvente, que se podem tornar impactantes **numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto**, nomeadamente o impacto que a orientação das pistas de STR representa na área de Monte Real. Nessa circunstância **deverão ser definidos os cenários de espaço aéreo para esse efeito, os quais terão de ser reavaliados através de estudos específicos para o efeito**”
- Imediatamente iniciámos o que o próprio relatório recomenda: estudos de cenários com soluções de “Point Merge” tendo em conta a envolvente do Magellan 500

SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – DESENVOLVIMENTO

- De referir que a própria Eurocontrol, na descrição das soluções “Point Merge”, prescreve cenários em que estas poderão não ser alinhadas com as pistas
- **Grandes aeroportos de capital da Europa operam com Point Merge não alinhados com as pistas.** Para dar alguns exemplos, é o caso dos aeroportos de **Oslo, Dublin e, num caso extremo, Roissy Charles de Gaulle** (3º mais movimentado aeroporto Europeu), em que o Point Merge para os voos vindos de Oeste está quase em direção oposta à pista. Todos estes cenários estão representados nos slides finais do presente documento.
- A navegação aérea implica sempre compromissos operacionais entre os diversos stakeholders, incluindo as zonas militares. O mais importante é precisamente esta procura conjunta de soluções com menor impacto global.
- Com base nas diversas conversações com os stakeholders, desenvolvemos com o apoio dos nossos consultores de Flare Aviation Consulting, como base de trabalho, uma **estratégia evolutiva resumida no slide adiante intitulado “Airspace Evaluation Framework”**
- O conceito da Airspace Evaluation Framework é, à medida que o tráfego aumenta em fases futuras, verificar com os stakeholders uma **gradação de graus crescentes de liberdade, mas sempre de menor dimensão e impacto, permitindo o aumento gradual de tráfego**

SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – CENÁRIOS

Assim, teremos uma graduação de Cenários à medida que o tráfego aéreo cresce:

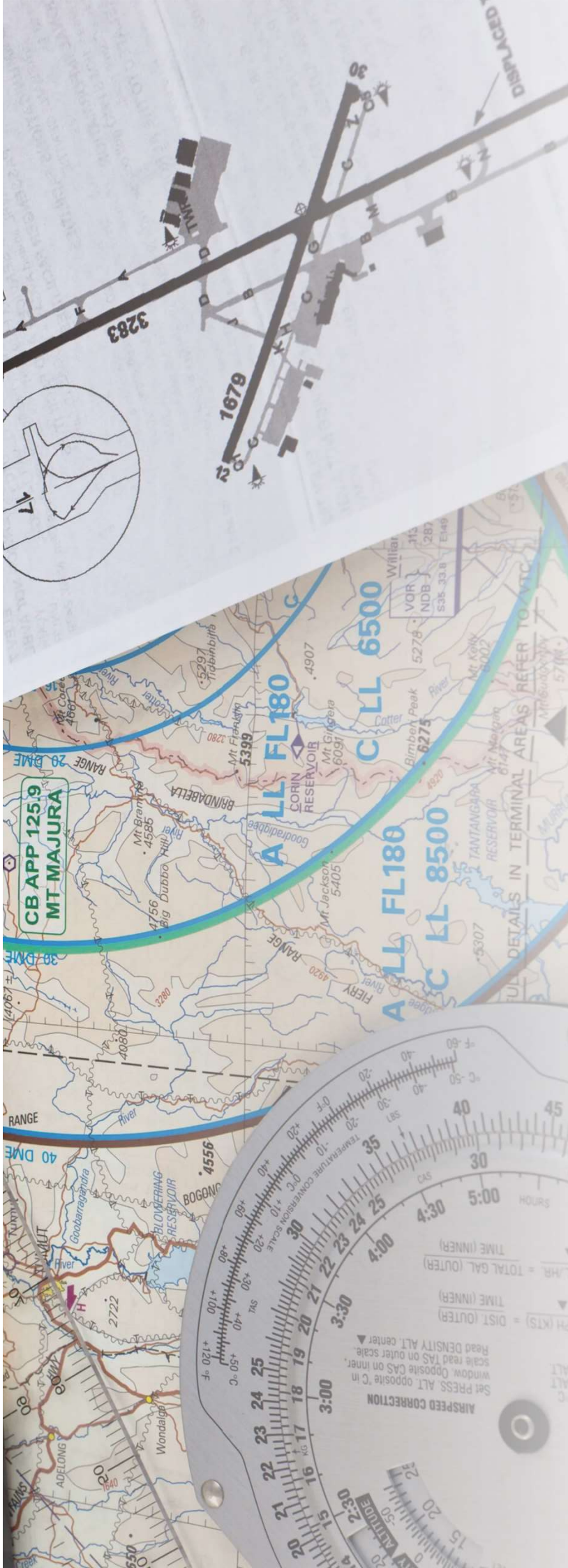
- **Cenário 0:** cenário apenas de referência, de acordo com o Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação Aérea das Opções Estratégicas, e o que implicaria
- **Cenário 1-A:** solução de arranque conforme proposta inicialmente pela Magellan 500
- **Cenário 1-B:** como 1-A, com flexibilidade no limite das 2,5 milhas na proximidade das áreas militares R60
- **Cenário 2-B:** como 1-B, mas estabelecendo um Point Merge a norte evitando a zona militar R60, e por separação vertical, a zona militar R39 (teto 5.500 pés)
- **Cenário 2-C:** como 2-B, mas negociando o levantamento do limite inferior numa parte menor da zona militar 60B, a Este, do nível do chão até uma altitude a definir com a NAV e a Força Aérea Portuguesa, em função dos parâmetros terminais de voo pré aterragem no Magellan 500.
- **Cenário 3-C:** só possível com funcionamento em Hub, após fecho do AHD. Como 2-C, mas estabelecendo um segundo Point Merge, complementar ou alternativo, a Sul, abrindo opções para aumento adicional do tráfego.

SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – NOTAS IMPORTANTES

- **Todos os cenários** foram desenvolvidos **evitando a zona militar mais sensível R60A a Norte**, onde se localiza a Base Aérea de Monte Real
- Mesmo na **zona militar R60B a sul**, para os cenários 2-B em diante, apenas seria usada **flexibilidade de uma fração menor a Este, e a relativamente baixa altitude**, já que seria sempre para a fase terminal da aproximação dos aviões comerciais
- **A altitude de levantamento do limite inferior nessa fração menor da zona R60B** deverá ser tão baixa quanto possível, a estudar em detalhe com os stakeholders. Muito provavelmente a altitudes iguais ou inferiores a 10 000 pés, procurando minimizar ainda mais a necessidade de espaço aéreo abaixo de R60B, com base em procedimentos pormenorizados, e **poderá ser tão baixa quanto 5.000 pés**. Idem relativamente à respetiva profundidade.
- Os 5.000 pés seriam tecnicamente válidos num cenário em que as aeronaves já estarão niveladas a 4.000 pés a partir do momento em que a aproximação entra na zona militar (incluindo a curva para alinhamento com a pista a essa altitude), tendo em conta que é necessária uma separação vertical de 1.000 pés.

SOLUÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA – CONSIDERAÇÕES IMPORTANTES

- De notar que estas soluções serão apenas usadas na Configuração Não-Preferente dos ventos, num espaço temporal de operação do aeroporto relativamente reduzido, já que os ventos predominantes na região farão que, na maior parte do tempo, as aterragens (e os Point Merge) sejam desenvolvidos para Sudeste, na direção oposta das pistas, sem interferência com zonas militares
- Esta solução confirma o projeto **Magellan 500** como o que **menos zonas militares afetará: apenas duas e muito parcialmente (R39 e R60B)**.
 - **CTA impactará total ou parcialmente 5** (total CTA e parcial VNO, Santa Margarida, Montijo e Alverca) e **Vendas Novas impactará 6** (total CTA e VNO; parcial Santa Margarida, e Montijo; proximidade e possível conflito com Beja e TRA 13) (Relatório Preliminar)
- Fica evidente uma clara **vantagem da orientação das pistas do Magellan 500: não interferir com o Point Merge do AHD** (e vice-versa). Não seria o caso se tivessem idêntica orientação, por potencial conflito mútuo entre os Point Merge e rotas de descolagem de cada um dos aeroportos.



M5000 Project – Airspace Compatibility Review

January 2023

Disclaimer

The services and materials provided by Flare Consulting ("Flare") are subject to Flare's Standard Terms (a copy of which is available upon request) or such other agreement as may have been previously executed by Flare. Flare does not provide legal, accounting, or tax advice. The Client is responsible for obtaining independent advice concerning these matters. This advice may affect the guidance given by Flare. Further, Flare has made no undertaking to update these materials after the date hereof, notwithstanding that such information may become outdated or inaccurate.

The materials contained in this presentation are designed for the sole use by the board of directors or senior management of the Client and solely for the limited purposes described in the presentation. The materials shall not be copied or given to any person or entity other than the Client ("Third Party") without the prior written consent of Flare. These materials serve only as the focus for discussion; they are incomplete without the accompanying oral commentary and may not be relied on as a standalone document. Further, Third Parties may not, and it is unreasonable for any Third Party to, rely on these materials for any purpose whatsoever. To the fullest extent permitted by law (and except to the extent otherwise agreed in a signed writing by Flare), Flare shall have no liability whatsoever to any Third Party, and any Third Party hereby waives any rights and claims it may have at any time against Flare with regard to the services, this presentation, or other materials, including the accuracy or completeness thereof. Receipt and review of this document shall be deemed agreement with and consideration for the foregoing.

Flare does not provide fairness opinions or valuations of market transactions, and these materials should not be relied on or construed as such. Further, the financial evaluations, projected market and financial information, and conclusions contained in these materials are based upon standard valuation methodologies, are not definitive forecasts, and are not guaranteed by Flare. Flare has used public and/or confidential data and assumptions provided to Flare by the Client. Flare has not independently verified the data and assumptions used in these analyses. Changes in the underlying data or operating assumptions will clearly impact the analyses and conclusions.

Airspace Evaluation Framework | Feasibility scenarios have been addressed along 3 temporary phases, considering 3 options aimed at solving compatibility considerations

Evaluation Framework

Scenarios for integration of STR procedures within existing airspace

Scenario definition	Option 1. Maintaining 2.5nm separation limit from R60B	Option 2. Use of airspace until the limit of R60B	Option 3. Lower flight level limitation in minor part of R60B
Phase 1. Initial operation – Low traffic volumes	1 – A	1 – B	1 – C
Phase 2. Dual operation with enhanced capacity at STR	2 – A	2 – B	2 – C
Phase 3. Single hub with dual point merge	3 – A	3 – B	3 – C

Definition of focus alternatives

- **Option 1:** Discarded due to limitations on PANS-OPS
- **Scenario 0:** Identification of requirements with respect to R60B in order to allow for the integration of NAV procedures into the existing airspace
- **Scenario 1 – B:** Dual operation AHD-STR. STR acting as complementary facility absorbing excess demand from AHD still with low traffic volumes. The use of airspace for arrivals in non-preferred configuration is allowed until the limit of R60B (removing the 2.5nm limitation) and adjusting R60B limits accordingly
- **Scenario 2 – B:** Dual operation AHD-STR with a point-merge for STR for non-preferred arrivals defined on the northern area (east to R60B and north to R39A). The use of airspace for arrivals in non-preferred configuration is allowed until the limit of R60B (removing the 2.5nm buffer)
- **Scenario 2 – C:** Dual operation AHD-STR with a point-merge for STR for non-preferred arrivals defined on the northern area (east to R60B and north to R39A). Upper flight limit of R60B is reduced to allow for the integration of proposed arrival procedures in non-preferred configuration and departures in preferred configuration. Reduction of the upper flight level for R60B to allow for the integration of designed procedures increasing capacity
- **Scenario 3 – C:** STR as single hub with a dual point-merge for STR for non-preferred arrivals defined on both the northern and southern areas. Reduction of the upper flight level limitation for R60B to allow for the integration of designed procedures

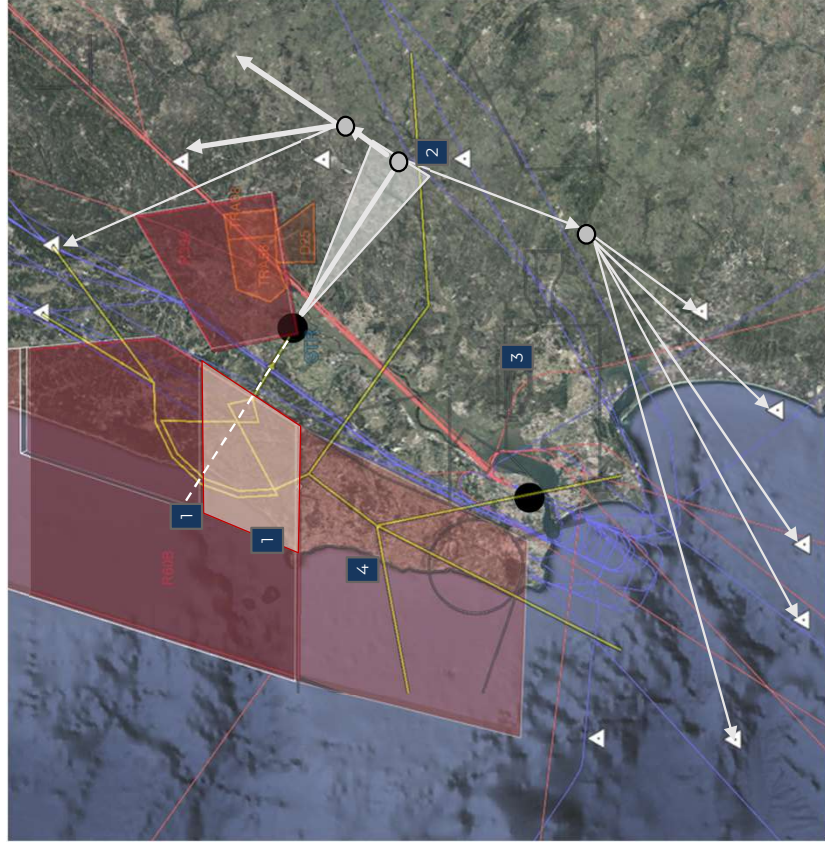
Evaluation framework hypothesis

1. Prevent / minimize the request for use of the military airspace within the south-eastern corner of R60B area (availability of this area or reduction of upper flight limit of R60B would allow for the integration of procedures already designed/proposed by NAV Portugal)
2. Minimize interferences with TRA56, TRA68 and D25 areas in Phases 1 & 2 before carrying out a comprehensive review of PRD areas once Phase 3 is achieved and STR becomes single hub
3. R39A clearance for STR operations from Phase 1
4. Resulting airspace capacity throughput to be addressed based on the final and technically compliant procedures
5. Independent parallel approach/departures feasible considering compliance with AMC1 ATS.TR.255 and AMC2 ATS.TR.255 (EU Decision 2020/008/R) and ICAO 9643 "Parallel RWY operating modes" conditions and typical maximum hourly capacities
6. Flow design is illustrative and subject to enhancement based on detailed IFP design, required to address comprehensive airspace compatibility. No inputs have been received by the FAP (military)
7. Tentative flows for concept definition (distances, reference waypoints and trajectories subject to IFP design optimization) subject to detailed assessment by NAV Portugal
8. Line thickness represents expected utilization (charts are conceptual and not to scale)
9. Obstacle clearance and PBN coverage not assessed

Scenario 0 | Review of R60B flight limits to accommodate proposed procedures for STR as hub in preferred and non-preferred configurations

Conceptual procedures design for STR

R60B flight limit review to accommodate arrival & departure procedures for STR



STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)

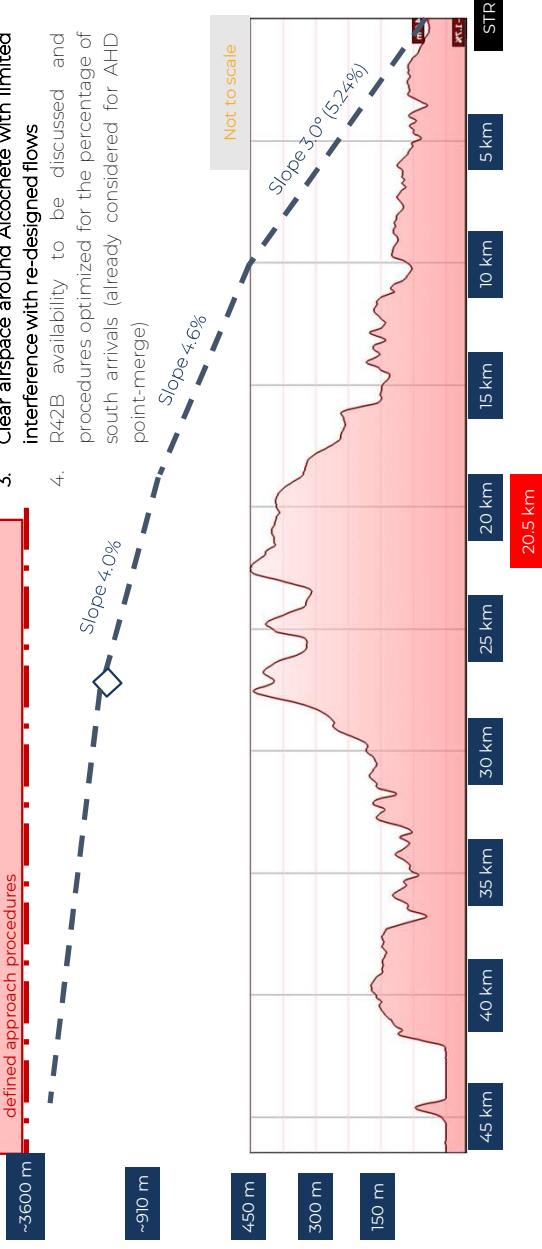
This scenario reflects non-preferred configuration for STR

1. Rising lower limit of R60B to 10,000-12,000ft (and staggered increases) on a limited area would allow for the integration of proposed arrival flows with CATII/III ILS approach procedures

R60B Continues up to FL245

- Proposed new lower limit for R60B of 11,000-12,000ft to accommodate the proposed point merge below the military operations up to the maximum FL
- This limit could be staggered to lower altitudes as per the finally defined approach procedures

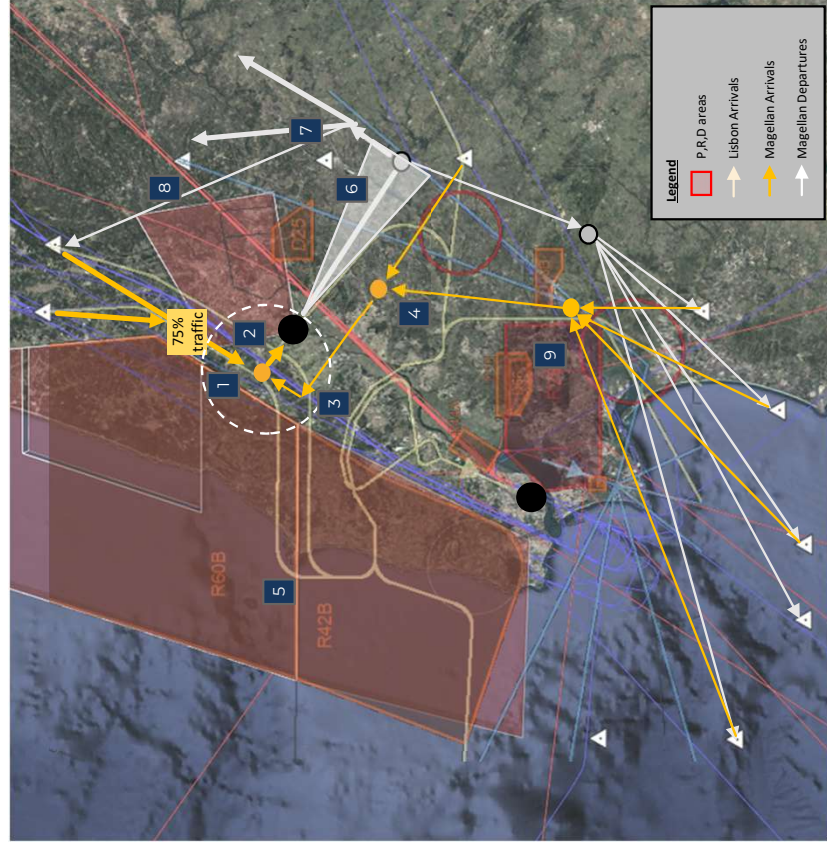
2. East arrivals flow could be optimized shifting it to the south and ensuring vertical separation between arrival and departure flows.
3. Clear airspace around Alcochete with limited interference with re-designed flows
4. R42B availability to be discussed and procedures optimized for the percentage of south arrivals (already considered for AHD point-merge)



Scenario 1 - A | Dual operation (AHD+STR) with low traffic volumes at STR, integrated in existing airspace with capacity throughput limited by procedure design specifications

Conceptual procedures design for STR

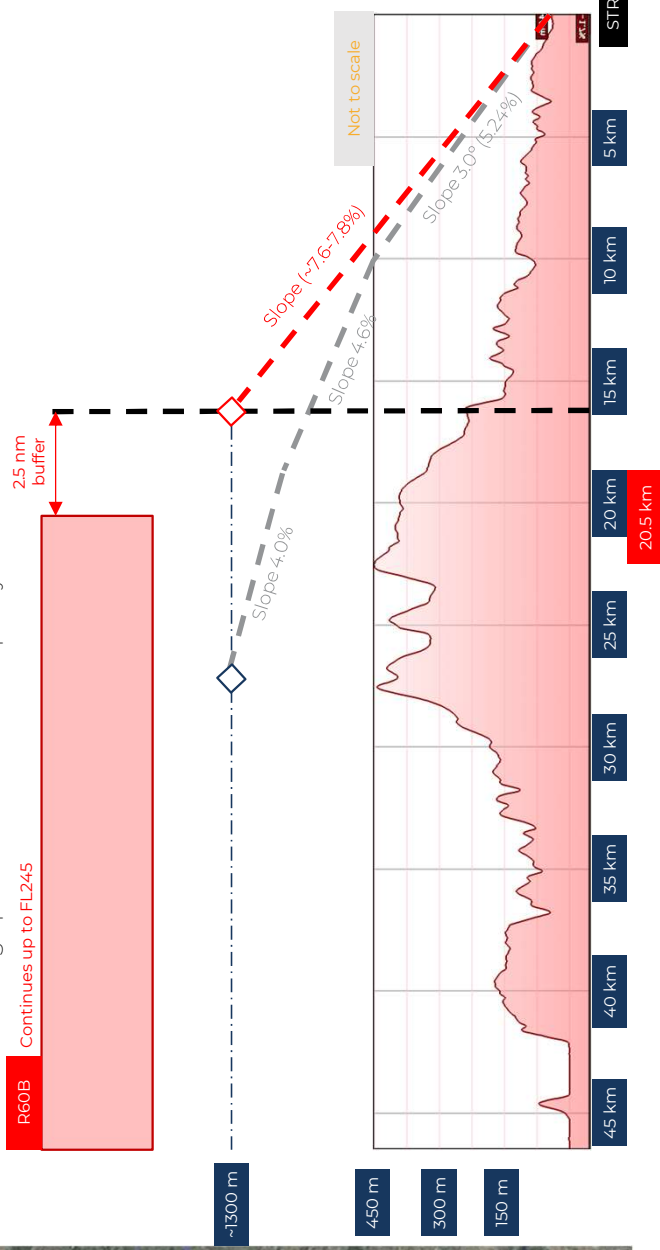
Phase 1 – STR initial operations with limited traffic under existing airspace conditions (1/2)



STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)

This scenario reflects non-preferred configuration for both AHD and STR, therefore limiting its applicability to very specific conditions

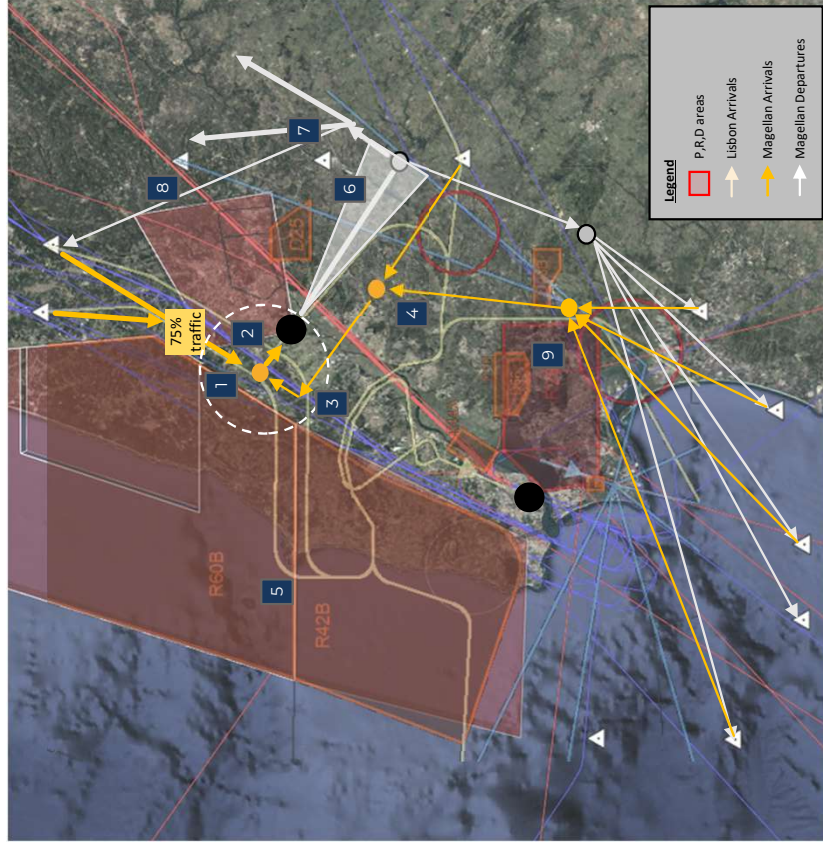
1. Required continuous descent gradient of 7.6-7.8% only achievable by very specific aircraft, thus constraining operations to a limited capacity associated to these aircraft models



Scenario 1 - A | Dual operation (AHD+STR) with low traffic volumes at STR, integrated in existing airspace with capacity throughput limited by procedure design specifications

Conceptual procedures design for STR

Phase 1 – STR initial operations with limited traffic under existing airspace conditions (2/2)



STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)

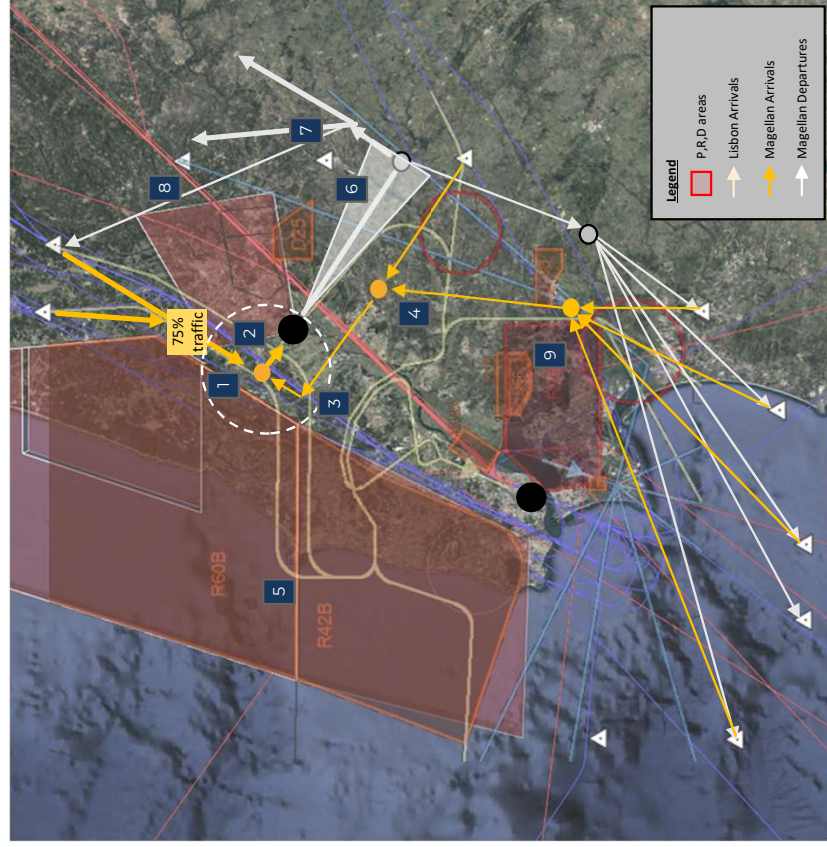
This scenario reflects non-preferred configuration for both AHD and STR, therefore limiting its applicability to very specific conditions

1. Complexity and workload solved with vertical separation (STR arrivals in final approach fly below AHD arrivals)
2. No need for point-merge at a facility with low traffic volumes (allowing ATC to process ATMs on a staged manner with sufficient separation in this area)
3. Lateral and vertical separation from Portela's arrivals reduce complexity and workload
4. Arrivals to STR could cross under Portela's departures (i.e. <10.000ft)
5. **Portela's procedures already affecting R60B. This situation poses the opportunity to review flight limits on R60B for both AHD and STR arrival procedures**
6. Departures from STR allow for 15° separation to maximize capacity
7. After SID, trajectories could be further optimized and directed towards European destinations rather than to prevent swift turns and reduce overflying R39A
8. Limited departure flow crossings if AHD changes configuration can be solved with vertical separation
9. Arrivals to STR could be shifted to the east to prevent conflicts with AHD departures to the south

Scenario 1 - B | Dual operation (AHD+STR) with low traffic volumes at STR, and the use of airspace until the limit of R60B area for non-preferred approach procedures

Conceptual procedures design for STR

Phase 1 – STR initial operations with limited traffic and use of airspace until R60B limit

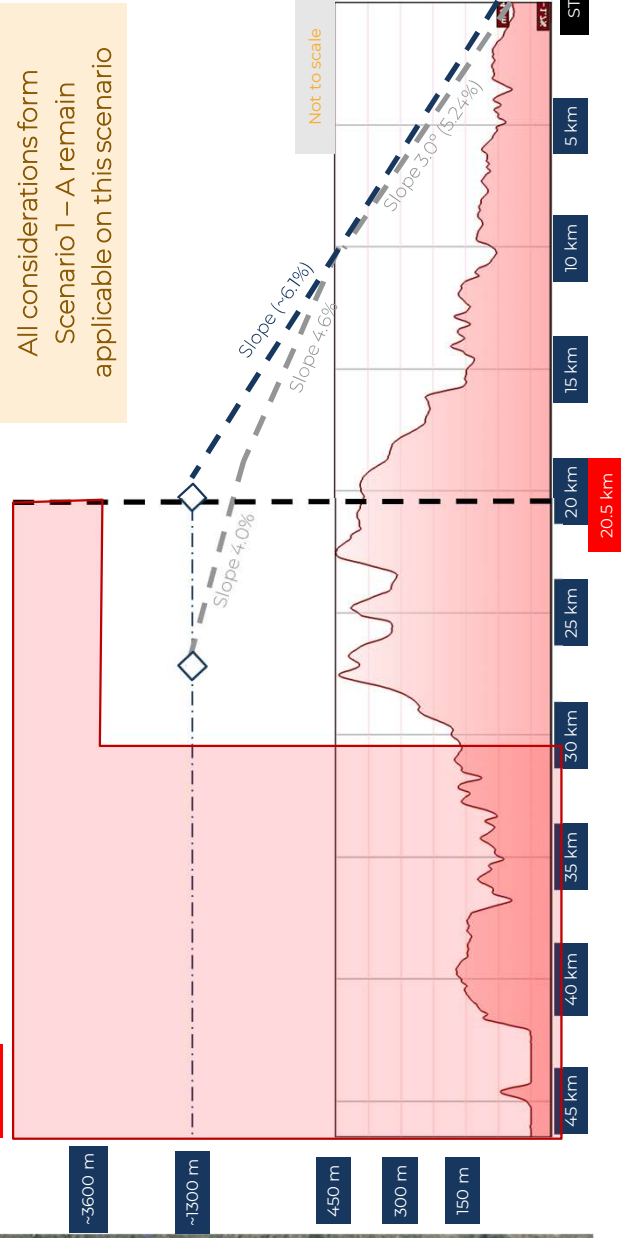


STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)

This scenario reflects non-preferred configuration for both AHD and STR, therefore limiting its applicability to very specific conditions

1. Required continuous descent gradient of 6.1% slightly improves performance and aircraft capability to perform this descents under the maximum gradient for ILS CAT I (slope 3.5%)

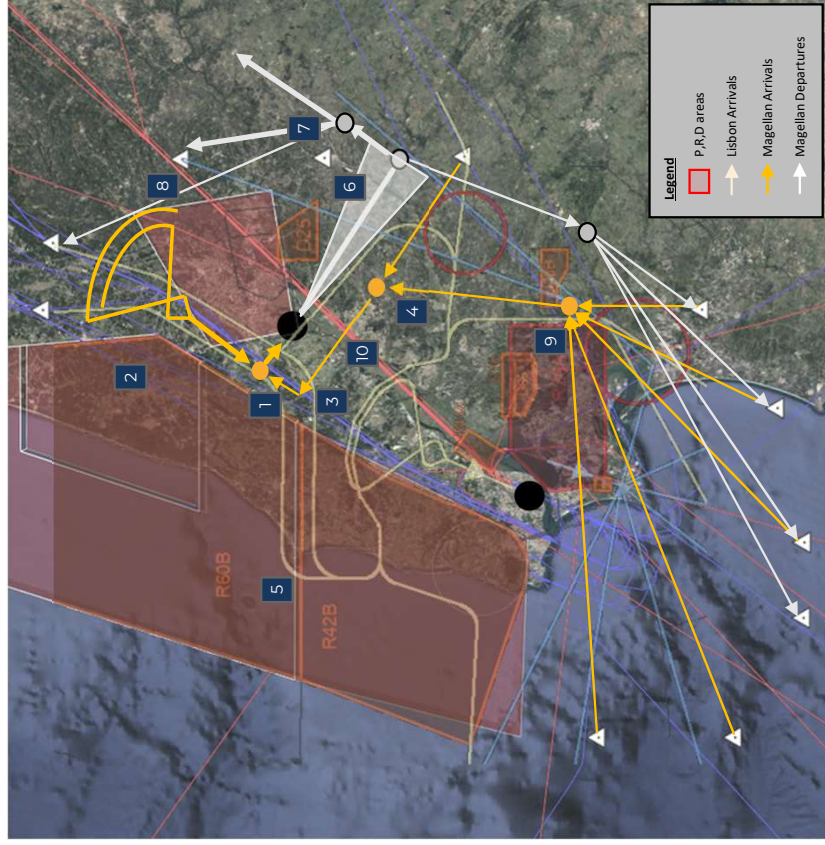
R60B Continues up to FL245



Scenario 2 - B | Dual operation (AHD+STR) with advanced procedures for additional capacity and use of airspace until the limit of R60B area for non-preferred approaches

Conceptual procedures design for STR

Phase 2 – STR initial operations with northern point-merge and use of airspace until R60B limit



STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)

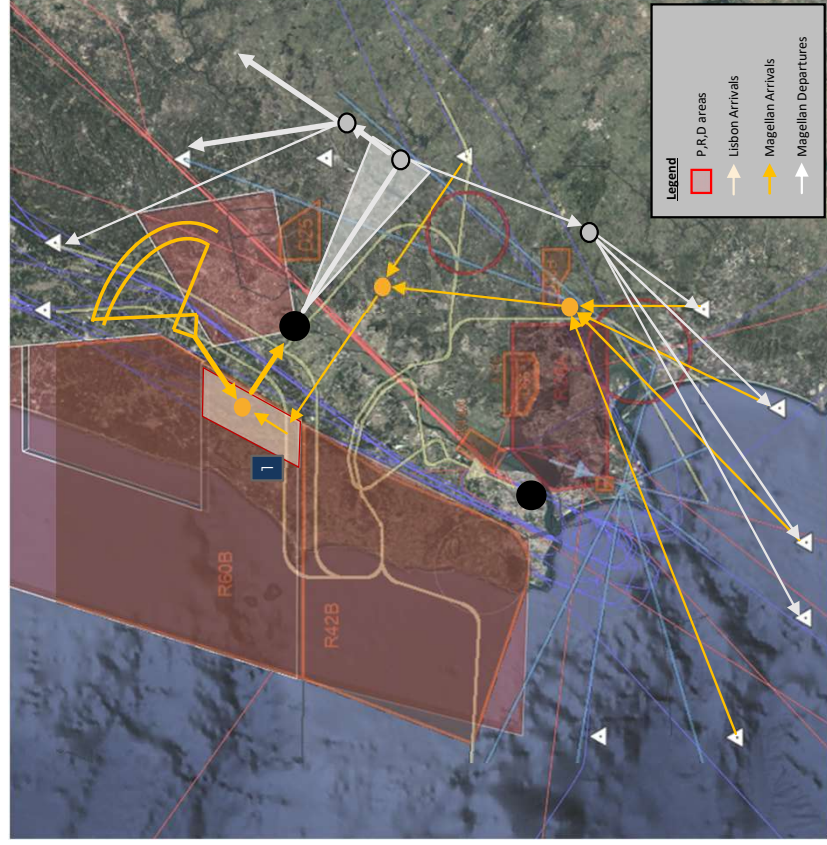
This scenario reflects non-preferred configuration for STR

1. Complexity and workload solved with vertical separation (STR arrivals in final approach fly below AHD arrivals)
2. Capacity improvement associated to the existence of a point-merge in the north and available space for approach procedure under ILS CAT I maximum slope (6.1%)
3. Point-merge location could be shifted west-side clearing AHD arrival paths with latera land vertical separation
4. Buffer for aircraft transition to STAR could be enlarged thus allowing for additional throughput for arrivals
5. Lateral and vertical separation from Portela's arrivals reduce complexity and workload
6. Arrivals to STR could cross under Portela's departures (i.e. <10,000ft)
5. **Portela's procedures already affecting R60B. This situation poses the opportunity to review flight limits on R60B for both AHD and STR arrival procedures**
6. Departures from STR allow for 15° separation to maximize capacity
7. After SID, trajectories could be further optimized and directed towards European destinations rather than to prevent swift turns and reduce overflying R39A
8. Limited departure flow crossings if AHD changes configuration can be solved with vertical separation
9. Arrivals to STR could be shifted to the east to prevent conflicts with AHD departures to the south
10. Flow segregation from LIS departures can be ensured with vertical separation or even shifting arrivals from the south to STR towards eastern waypoints and/or above R42B (already available for AHD use)

Scenario 2 - C | Dual operation (AHD+STR) with advanced procedures for enhanced capacity and review of R60B upper limit to accommodate optimal procedures

Conceptual procedures design for STR

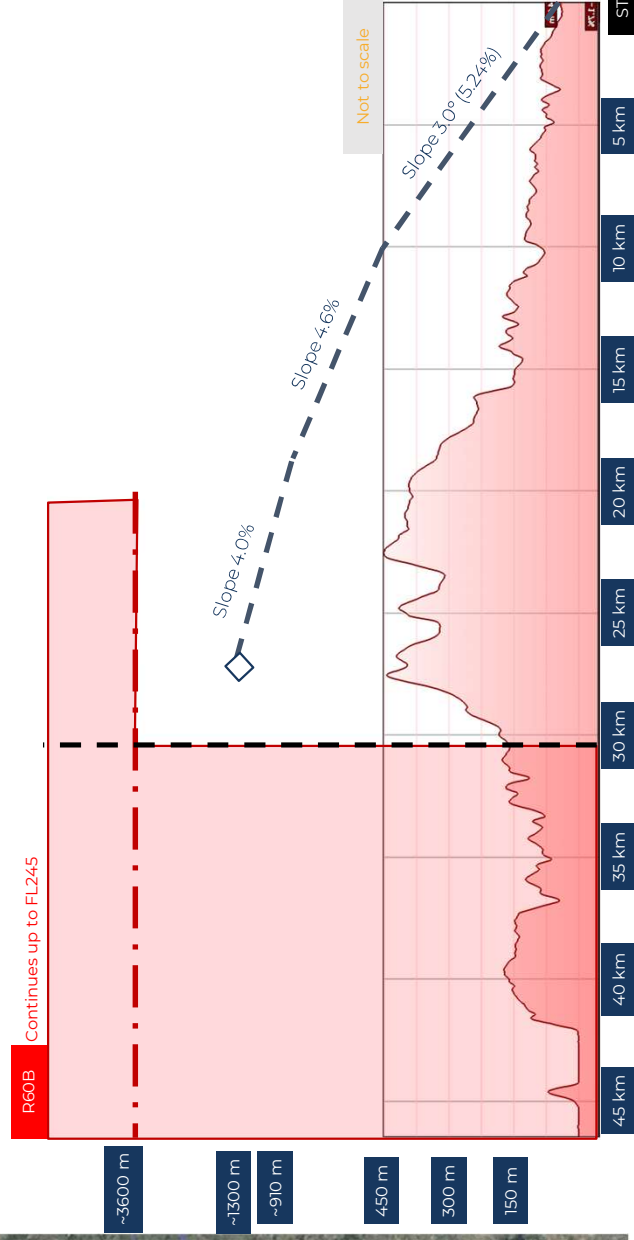
Phase 2 – STR initial operations with northern point-merge and R60B upper limit reduction to accommodate procedures (1/2)



STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)

This scenario reflects non-preferred configuration for STR

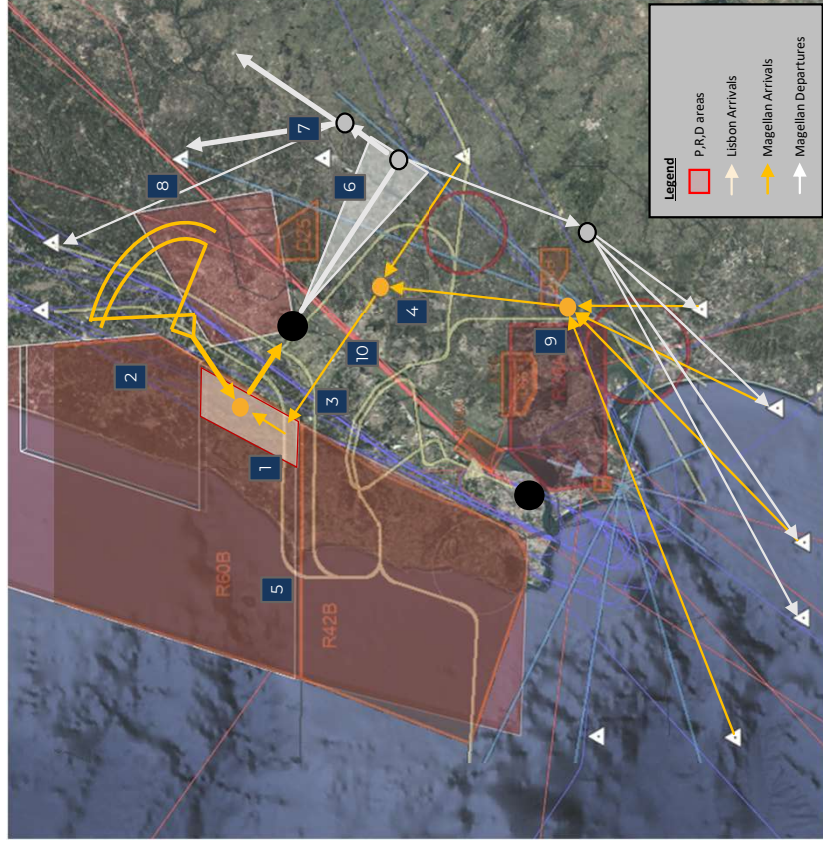
- Rising lower limit of R60B to 10,000-12,000ft on a limited area (approx. 10km inside the current R60B limit, above Serra de Aires e Candeeiros) would allow for the integration of proposed arrival flows with CATII/III ILS approach procedures



Scenario 2 - C | Dual operation (AHD+STR) with advanced procedures for enhanced capacity and review of R60B upper limit to accommodate optimal procedures

Conceptual procedures design for STR

Phase 2 – STR initial operations with northern point-merge and R60B upper limit reduction to accommodate procedures (2/2)



STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)

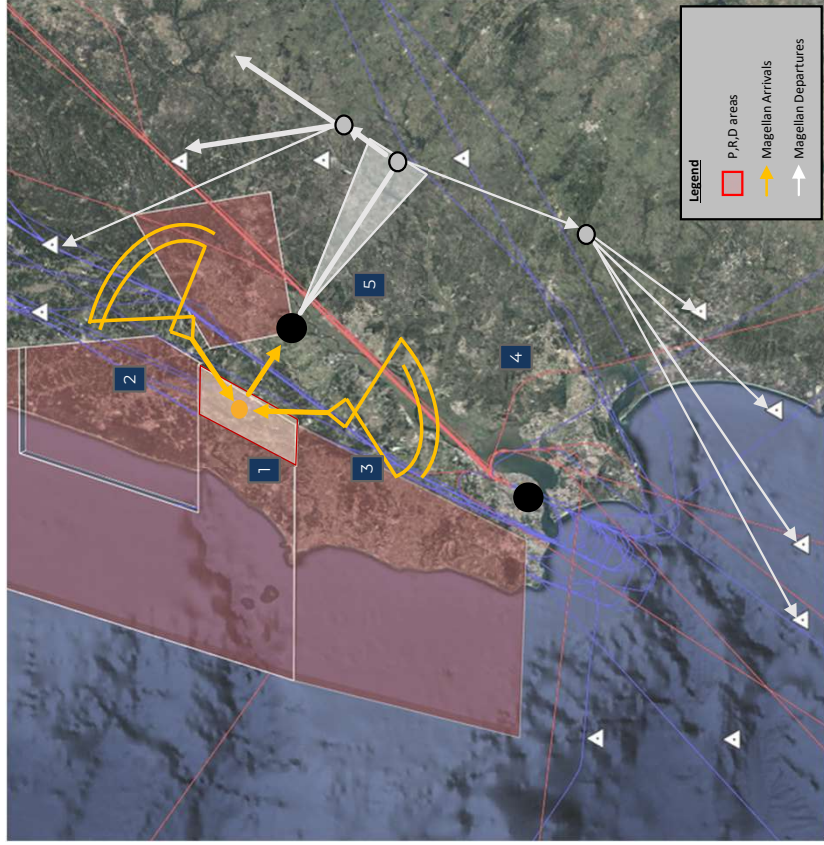
This scenario reflects non-preferred configuration for STR

1. Rising lower limit of R60B to 10,000-12,000ft on a limited area (approx. 10km inside the current R60B limit, above Serra de Aires e Candeeiros) would allow for the integration of proposed arrival flows with CATII/III ILS approach procedures
2. Point-merge location could be shifted west-side clearing AHD arrival paths with latera land vertical separation
Buffer for aircraft transition to STAR could be enlarged thus allowing for additional throughput for arrivals
3. Lateral and vertical separation from Portela's arrivals reduce complexity and workload
4. Arrivals to STR could cross under Portela's departures (i.e. <10,000ft)
5. **Portela's procedures already affecting R60B. This situation poses the opportunity to review flight limits on R60B for both AHD and STR arrival procedures**
6. Departures from STR allow for 15° separation to maximize capacity
7. After SID, trajectories could be further optimized and directed towards European destinations rather than to prevent swift turns and reduce overflying R39A
8. Limited departure flow crossings if AHD changes configuration can be solved with vertical separation
9. Arrivals to STR could be shifted to the east to prevent conflicts with AHD departures to the south
10. Flow segregation from LIS departures can be ensured with vertical separation or even shifting arrivals from the south to STR towards eastern waypoints and/or above R42B (already available for AHD use)

Scenario 3 - C | Single hub (STR) operation with advanced procedures for maximum capacity and review of R60B upper limit to accommodate optimal procedures

Conceptual procedures design for STR

Phase 3 – STR unique hub with dual point-merge and R60B upper limit reduction to accommodate procedures



STR (M500) RWY 12 arrivals (non-preferred configuration)

This scenario reflects non-preferred configuration for STR

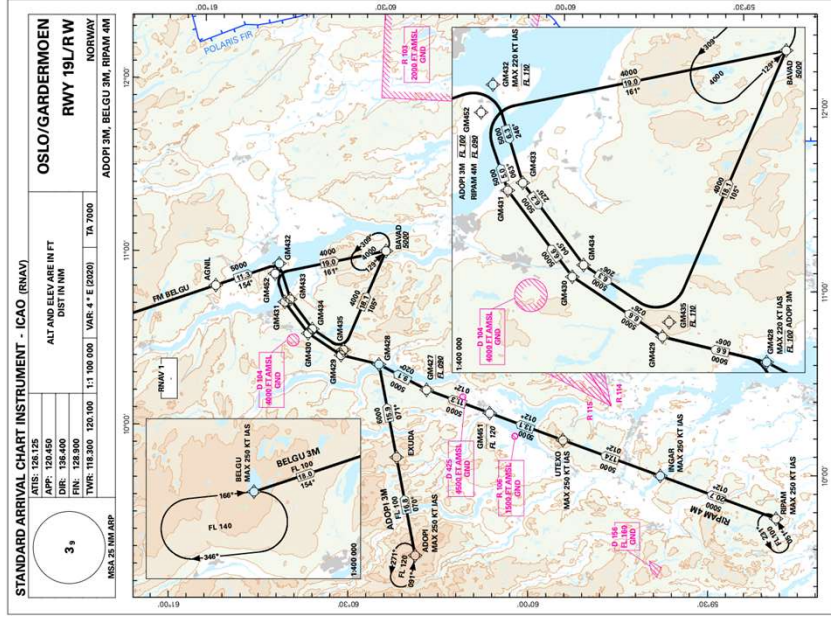
1. Rising lower limit of R60B to 10,000-12,000ft on a limited area (approx. 10km inside the current R60B limit, above Serra de Aires e Candeeiros) would allow for the integration of proposed arrival flows with CATII/III ILS approach procedures
2. Point-merge location could be shifted west-side clearing AHD arrival paths with latera land vertical separation
Buffer for aircraft transition to STAR could be enlarged thus allowing for additional throughput for arrivals
3. Location of the southern point-merge could be optimized (rotated clockwise) based on availability of R42B (already available for AHD arrivals) allowing 90° turns on the final waypoint before initial approach phase starts
4. Clear airspace around Alcochete with limited interference with re-designed flows
5. Departures from STR allow for >15° separation to maximize departing capacity

Should STR operate as a single hub, Lisbon TMA Redesign should be considered:

- More efficient procedures and traffic flows due the holistic assessment of the complete airspace
- Best tailored solution for Magellan as operational needs are considered as a whole element
- Solution based on best response to the exposed needs of all stakeholders
- Option to fit in and integrate last operational concepts and technologies more easily

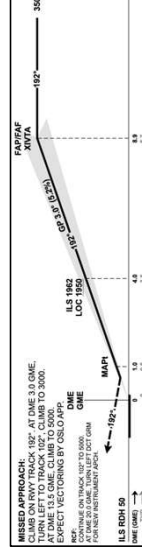
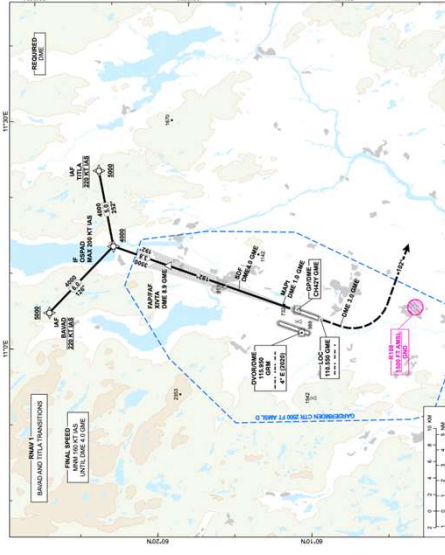
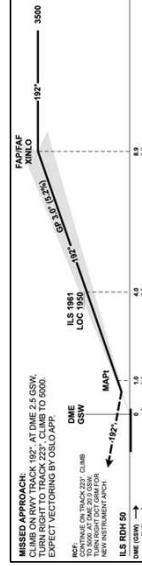
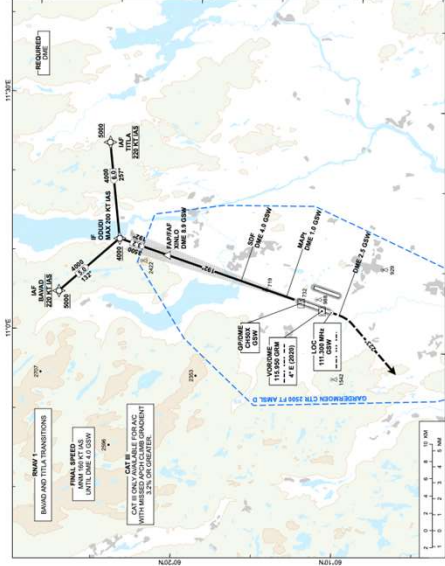
Point Merge (Oslo) | Oslo was one of the pioneers when introducing point merge system arrivals, currently using PM combined with Y-Bar approaches to RWYs 19L/R

Point Merge through Airports Oslo Airport, 19L/R Approach



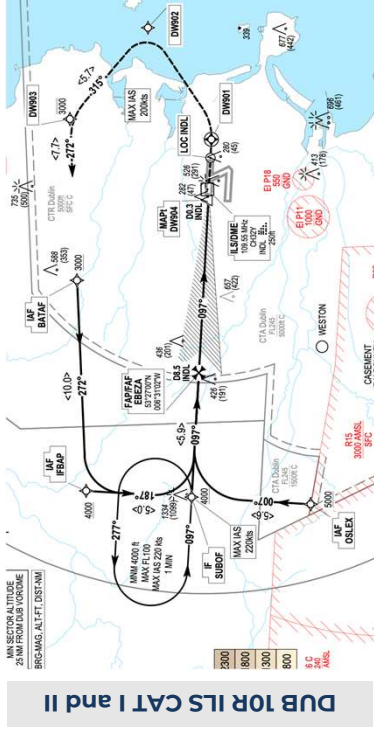
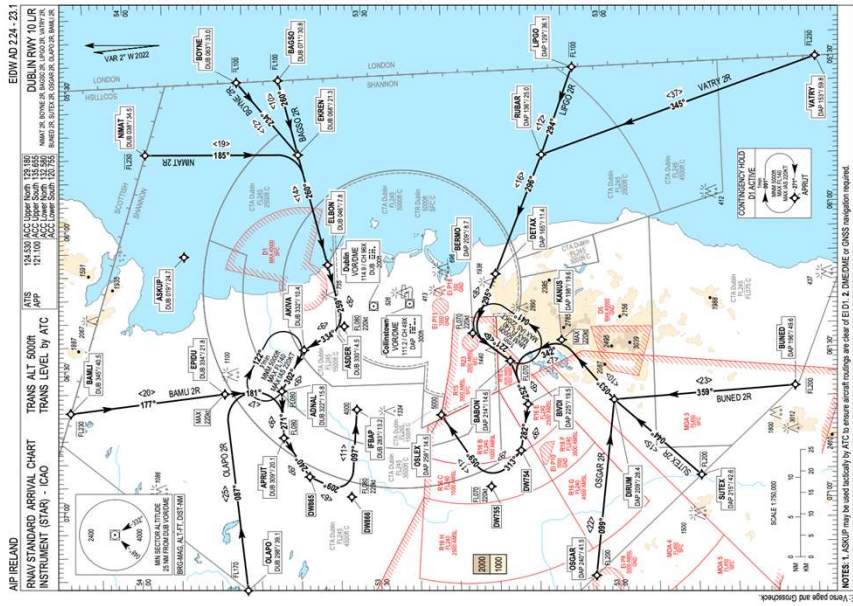
OSL 19L/R IACs ILS or LOC CAT II & III

- OSL 19L/R CAT II & III approaches follow a Y-BAR configuration with two IAFs, BAVAD & TITLA
- Point Merge is applied through BAVAD (5000), followed by IF ODUDI (19R) or IF OSPAD (19L) and then a straight approach towards the RWY.

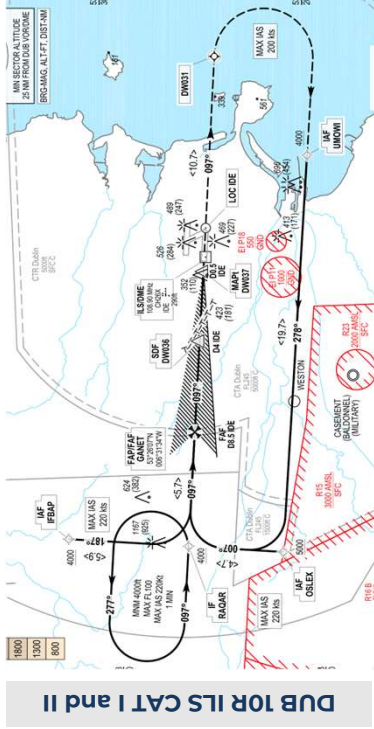
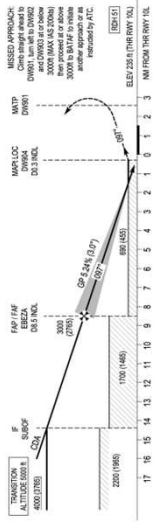


Point Merge (Dublin) | First implemented in December 2012 for RWY 28, it took three years to develop for RWY 10, system shown below

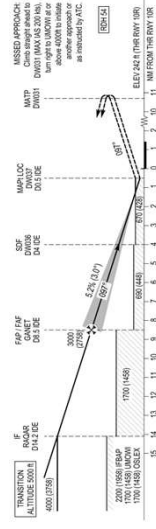
Point Merge through Airports
Dublin Airport, 10L/R Approaches



- DUB 10L CAT I & II follow a T-BAR configuration with two IAFs, IFBAP & OSLEX
- Point Merge is applied through both IAFs (5000), followed by 90° turn to finish on a straight approach towards the RWY.

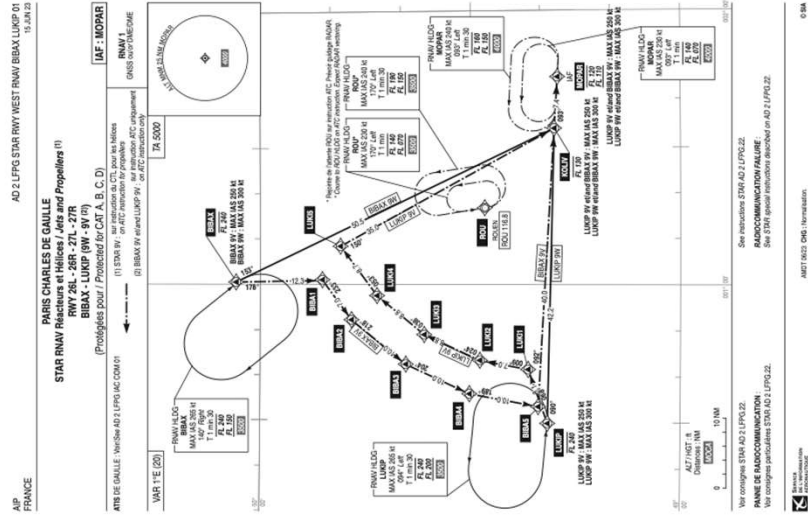


- DUB 10R CAT I & II follow a T-BAR configuration with two IAFs, IFBAP & OSLEX
- Point Merge is applied through both IAFs (5000), followed by 90° turn to finish on a straight approach towards the RWY.



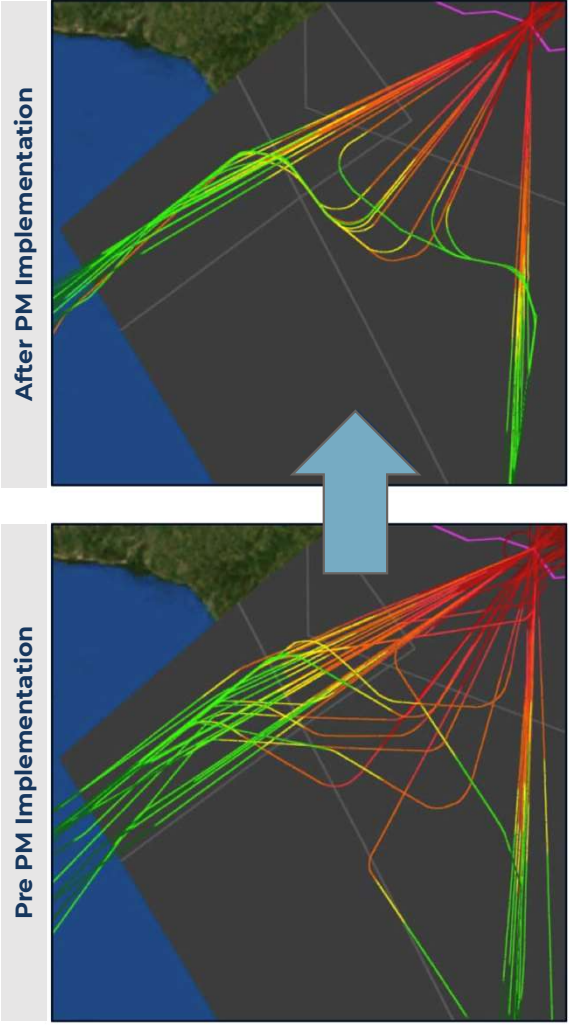
Point Merge (Paris CDG) | In Paris ACC, Point Merge is developed in extended-TMA environment (FL250 down to FL100), to feed the TMA at the Initial Approach Fixes (IAF)

Point Merge through Airports
CDG Airport, 26L/R & 27L/R Approaches



CDG 26L/R & 27L/R STAR

- Paris Point Merge North-West design was implemented in December 2013
- Implementation of Point Merge led to de-conflict simultaneous arrivals upstream each leg
- Legs are used to delay aircraft when necessary
- Vertical profile was also improved through continuous descent operations





AVIATION CONSULTING



EMEA | Barcelona - Madrid · **NORTH AMERICA** | Miami · **LATAM** | Mexico City

www.flareaviation.com

ANEXO III

Parecer Professor João Confraria
PT5-Anexos III, V, VI e VII

Comentário do Relatório da Comissão Técnica Independente
“Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade
aeroportuária na região de Lisboa”
PT5-Anexos III, V, VI e VII

A Comissão Técnica Independente (CTI) apresentou a sua análise do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e a avaliação de oito opções estratégicas (OE). Este comentário diz respeito aos seguintes documentos:

- PT5 – Anexo III – Análise Input-Output (AIO)
- PT5 – Anexo V – Análise Financeira (AF)
- PT5- Anexo VI- Estudo Económico do Contrato de Concessão entre o Estado Português e a ANA – Aeroportos de Portugal S.A. (ECC)
- PT5 – Análise VII – Análise Custo-Benefício (ACB)

Da sua análise, as principais conclusões e dúvidas são as seguintes:

1. O trabalho apresentado não permite ordenar as OE segundo a sua rentabilidade financeira (AF), nem segundo a sua rentabilidade económica e social (ACB).

1.1. Na AF e na ACB a CTI admite que todas as OE consideradas estão na área da Concessão, pois aplica a todas o mesmo modelo regulativo.

1.2. As OE dentro da área da Concessão devem ser analisadas no quadro do Contrato de Concessão (CC). A atual Concessionária, não pode ser ignorada no processo de decisão, com todos os direitos que o CC lhe atribui.

1.3. Para se decidir sobre a expansão aeroportuária na região de Lisboa tem de se começar pelo procedimento previsto no CC que envolve a Concessionária e o Estado.

1.4. Há duas opções, previstas no CC: a primeira assenta numa proposta de construção de um novo aeroporto de Lisboa (NAL), que substitua o Aeroporto Humberto Delgado (AHD), e a segunda tem como base uma Alternativa da Concessionária para o NAL, que corresponde a uma solução dual, em que o AHD continua a existir de forma complementar com um novo aeroporto a ser construído. Pode haver ainda a apresentação de uma Alternativa pelo Concedente, caso discorde da Alternativa da Concessionária.

1.5. Destas duas opções quanto aos procedimentos resultam várias consequências, designadamente:

1.5.1. A construção de um NAL leva a uma alteração do atual CC ou, não se verificando, à sua resolução. A Alternativa para o NAL terá consequências semelhantes, embora o procedimento a seguir deva ser densificado.

1.5.2. Mesmo que a opção que venha a ser escolhida no âmbito do procedimento contratual coincida com uma das OE objeto do trabalho da CTI, não é possível

estimar o seu VAL, nem a sua rendibilidade, porque dependem de procedimentos contratuais que ainda não tiveram lugar, na sequência dos quais o CC vai ser alterado (ou resolvido).

1.5.3. No ECC admite-se que no final é necessário redesenhar o mecanismo de regulação das taxas aeroportuárias no contexto da decisão sobre a localização do novo aeroporto (ECC, p.46). No entanto, não são analisados sistematicamente nem construídos cenários para alterações da regulação das taxas aeroportuárias nem para outras possíveis modificações contratuais. Ilustra-se, e somente para as OE que envolvem Alcochete, a sensibilidade dos resultados a diferentes regimes de fixação das taxas, ou a diferentes calendários de investimento (ECC, pp. 32-37).

1.5.4. Para a hipótese de resolução do contrato o ECC sugere um método de análise para esse caso. Não tendo dados para quantificar os custos de uma resolução, não os apresenta, embora fosse útil fazer exercícios de simulação com base em valores plausíveis.

1.6. O que é indiscutível é que não é possível classificar as OE, no quadro do trabalho da CTI.

2. A CTI pretende alargar a área da Concessão?

2.1. Há que distinguir entre as OE que só envolvem localizações dentro da área da Concessão e as que envolvem localizações fora da área da Concessão.

2.2. Em cada caso há consequências diferentes das que são retiradas pela CTI.

2.3. Se o aeroporto ficar fora da área da Concessão não está regulado pelo CC.

2.4. A CTI, na análise que apresentou de duas OE que envolvem o aeroporto em Santarém parte do princípio de que este aeroporto seria gerido como se fizesse parte da Concessão. Mas isto só seria possível se se alargasse a área exclusiva da Concessão para o incluir.

2.5. Só com o alargamento da área da Concessão para Santarém fariam sentido duas OE consideradas:

2.5.1. A que envolve o encerramento do AHD, ficando o aeroporto em Santarém como único aeroporto da região de Lisboa

2.5.2. A que prevê que o aeroporto em Santarém opere simultaneamente com o AHD, com as taxas aeroportuárias estabelecidas em cada um dos aeroportos de forma complementar, para respeitar o que a CTI entende ser o modelo regulativo do CC.

2.6. Mas é intenção do Estado alargar a área exclusiva da Concessão para Santarém? E da Concessionária? Não há nenhuma indicação nesse sentido. Assim, parece estar a ser analisada uma simples hipótese, sem nenhum ajustamento à realidade, a menos que a CTI proponha formalmente o alargamento da área da Concessão.

3. A análise de localizações fora da área da Concessão implica que se analise um modelo regulativo diferente do CC

- 3.1. A CTI justifica a aplicação do mesmo modelo regulativo, o do CC, a todas as OE argumentando que é assim que pode evidenciar as vantagens e as desvantagens de cada localização.
- 3.2. Este argumento seria adequado se o que distinguísse as OE fosse só a localização. Não é o caso, a não ser que, como se viu, se pretenda alargar a área da Concessão para incluir, por exemplo, Santarém.
- 3.3. Como esta hipótese deve ser excluída, tem de se reconhecer que um aeroporto em Santarém deve ter um modelo regulativo diferente do AHD, precisamente porque tem uma localização diferente. O seu modelo regulativo não pode ser dissociado da sua localização. E a sua análise deve ser feita tendo isto em conta.
- 3.4. Não sendo assim, está-se a analisar uma mera hipótese teórica e, em termos de ordenação, a prejudicar os resultados do aeroporto localizado fora da área da Concessão.

4. A possibilidade de haver aeroportos fora da área da Concessão não foi, mas devia ter sido analisada

A CTI não analisa a possibilidade de se resolver o problema da expansão aeroportuária na região de Lisboa fora da área da Concessão. No entanto, essa análise devia ter sido feita, pelos seguintes motivos:

- 4.1. Introduce um elemento inteiramente novo que é a possibilidade de haver concorrência com o AHD.
- 4.2. Existem interessados para fazer esse aeroporto na área de Santarém.
- 4.3. A possibilidade de se fazer um aeroporto um pouco mais afastado de Lisboa e mais próximo de concelhos do Oeste e do Centro com grande dinamismo económico, industrial e de serviços, deve ser devidamente analisada pelo efeito que pode ter na redistribuição espacial das atividades económicas.

5. Os efeitos da concorrência entre aeroportos devem ser analisados.

- 5.1. Não se pretendendo alargar a área da Concessão, deve ser analisada uma nova OE que é construir um novo aeroporto em Santarém (ASTR) e manter o AHD em funcionamento.
- 5.2. Cada aeroporto atua do ponto de vista comercial de forma independente do outro, ou seja, em concorrência, ainda que limitada pelas próprias condições do mercado.
- 5.3. Havendo concorrência entre os dois aeroportos, o operador do ASTR teria interesse em descer as taxas relativamente ao AHD para atrair companhias aéreas. Provavelmente, a Concessionária teria de responder com descidas de taxas no AHD,



quer nas taxas aeroportuárias quer na área comercial. Daqui resultariam benefícios evidentes para passageiros e empresas, que o trabalho da CTI não considera.

5.4. Do ponto de vista regulativo a concorrência entre aeroportos simplifica as coisas. O ASTR pode nem precisar de um modelo de regulação de taxas aeroportuárias, e o modelo regulativo do CC pode evoluir no sentido de passar a ser mais flexível, de acordo com a evolução do poder de mercado do AHD.

6. O problema das economias de escala na AF

6.1. Na AF refere-se que não são consideradas economias de escala para os custos operacionais (p. 9). Assim, na análise admitem-se custos operacionais constantes.

6.2. A existência, ou não, de economias / deseconomias de escala em aeroportos e as relações entre a dimensão dos aeroportos e as receitas não-aviação são problemas controversos, sem dúvida nenhuma. No entanto, têm certamente impacto na rendibilidade das várias alternativas que se considerem, nomeadamente quando se comparam soluções duais com soluções *greenfield*. Por isso, seria útil fazer pelo menos um exercício de simulação, mesmo que limitado ao quadro de análise seguido pela CTI.

6.3. Por exemplo, na AF, a tabela 4.1. (p.9) sugere que nos aeroportos europeus os gastos operacionais unitários descem até um número de passageiros que anda entre os 5 milhões e os 15 milhões, e depois sobem. Isto sugere que nos maiores aeroportos os custos operacionais são crescentes? Não seria de fazer uma simulação admitindo esta possibilidade?

6.4. A análise da evolução das receitas é igualmente difícil. As receitas não aviação dependem de vários fatores, além da dimensão do aeroporto, que incluem, por exemplo, o tipo de passageiros: doméstico, internacional, em negócios, ou em turismo. É útil densificar a caracterização da procura e o seu eventual impacto nas receitas.

7. Na ACB admitem-se hipóteses que são suscetíveis de influenciar a ordenação das várias alternativas.

7.1. Por falta de informação, na ACB não é considerada a variação do excedente do consumidor que resulta da expansão aeroportuária, nem no que diz respeito ao transporte aéreo, nem no que diz respeito às atividades comerciais aeroportos. Provavelmente pelo mesmo motivo, não são considerados os custos dos impactos dos sistemas de transportes terrestres na biodiversidade, florestas de montado, recursos hídricos, etc.

7.2. No entanto, importa ter presente que a variação do excedente do consumidor seria certamente uma das variáveis em que uma OE baseada no AHD e no ASTR operando em concorrência teria efeitos mais diferenciados relativamente a outras OE.

u

7.3. Além das limitações explicitamente admitidas pela CTI, seria importante que se esclarecessem com detalhe algumas opções e omissões constantes da análise custos-benefícios, designadamente no que diz respeito aos seguintes aspetos:

7.3.1. Tratamento dos custos de congestionamento (p. 25). Importaria esclarecer se foram só considerados custos relativos ao transporte terrestre individual, pois só a estes se aplica o conceito de congestionamento utilizado, e também explicitar as razões do congestionamento em cada OE e os impactos quantitativos respetivos.

7.3.2. Avifauna do estuário do Tejo. Não se encontra sobre isto ponderação explícita na ACB. Dada a sua importância no debate sobre o assunto, e dada a sua importância substantiva em termos ambientais, seria de esclarecer o tratamento que lhe foi dado e de o fundamentar claramente. A não consideração deste problema pode beneficiar a posição relativa de todas as OE que tenham um impacto na avifauna do estuário do Tejo.

7.3.3. Os valores considerados para os custos da sinistralidade ou da poluição atmosférica têm por base valores de referência europeus adaptados para o caso português (pp.28-30). Pode não fazer sentido esta adaptação. Os passageiros são na sua maioria de nacionalidade estrangeira ou residentes no estrangeiro. Seria talvez mais adequado adotar os custos europeus por passageiro como referência, ou, em alternativa, uma média ponderada dos custos de acordo com os países de origem dos passageiros.

A alternativa seguida, calcular estes custos como se se tratasse só de residentes portugueses tem, na perspectiva de um passageiro com origem num país de rendimento mais elevado do que o português, o efeito de se admitir que se pretendem níveis de proteção contra a sinistralidade ou contra a poluição inferiores àqueles que eles terão disponibilidade para pagar ou aos custos que têm de suportar.

É claro que fazer este ajustamento, para ter em conta a diversidade da origem dos passageiros, leva a que se atribuam diferentes custos de sinistralidade ou ambientais a diferentes passageiros só porque presumivelmente têm rendimentos diferentes. No entanto, um procedimento análogo já é seguido quando se atribuem diferentes valores do tempo a diferentes meios de transporte e consoante o tempo seja de trabalho ou de lazer.

7.3.4. Não se percebe bem o tratamento dado aos custos de carbono para a aviação. Refere-se que o transporte aéreo está no processo de internalizar o custo do CO₂ através da taxa de carbono, pelo que não é considerado na análise (p. 31). Ora, prevendo a CTI uma taxa de carbono de 2 euros, não se vê qual a correspondência entre este valor e o custo social do carbono, muito superior de acordo com as estimativas correntes.

Por outro lado, a aviação civil europeia está integrada no comércio europeu de emissões, ainda que beneficiando da atribuição inicial de licenças gratuitas. Tratando-se de um assunto extremamente relevante, seria útil que a CTI densificasse a sua abordagem nesta matéria.

7.3.5. Na determinação do valor económico das florestas de montado (34-35) parte-se de valor de 94,64€/ha/ano, baseado no estudo de 2010 da Corticeira Amorim e da Confederação Europeia da Cortiça. Este valor é atualizado com base na inflação para 114,76€/ha/ano. No entanto aquele estudo tem por base um preço de carbono de 14,02€/t/CO₂eq. Ora, o preço do carbono recomendado para 2024 pela Comissão Europeia é de 148€/t, subindo progressivamente para 800€/t em 2050.

Estes valores não são referidos na ACB da CTI quando trata o valor económico do montado. Assim, fica-se com a ideia de que o valor utilizado pela CTI para as florestas de montado foi obtido utilizando um preço do carbono que é cerca de 12% do preço do carbono recomendado para 2024. Sendo assim, ficam beneficiadas as OE que venham a ocupar maiores áreas de montado, prejudicando as outras, que ocupem menos área de montado.

8. A ACB deve prevalecer na análise de recursos ambientais únicos ou de difícil substituição?

8.1. A CTI refere, e bem, que uma avaliação com base na ACB é necessariamente incompleta, não sendo possível incluir todos os impactos económicos, sociais e ambientais, e que não dispensa a realização de estudos aprofundados designadamente na área ambiental.

8.2. No entanto, é de acrescentar que na ACB apresentada são incluídos impactos ambientais que podem ser avaliados de acordo com outros critérios, designadamente os que dizem respeito a recursos que são dificilmente substituíveis, ou podem ser considerados como recursos únicos.

8.3. Exemplos serão a avifauna dos estuários, os aquíferos e, mesmo os montados, que só são totalmente substituíveis ao fim de muitos anos. Nestes casos, o critério de eficiência económica que subjaz à análise custos-benefícios pode não ser o mais adequado para a decisão, pois não se estão a ter em conta os interesses das gerações futuras.

8.4. É útil, e até legalmente necessário, ter em conta outros critérios de decisão, como os baseados na sustentabilidade ou no princípio da precaução. Ignorar este problema, mesmo a nível qualitativo, pode introduzir algum enviesamento da análise pois beneficia as OE que utilizam mais intensamente esses recursos dificilmente substituíveis, ou únicos.

2

9. A AIO não permite tirar conclusões sobre os impactos de cada OE na distribuição regional da atividade económica.

- 9.1. A AIO apresenta estimativas por regiões definidas ao nível II da NUT, resultantes de matrizes regionais elaboradas para o efeito. Torna-se difícil interpretar estes resultados, pois não é apresentada a metodologia com que estas matrizes foram construídas, nem são apresentadas as matrizes propriamente ditas.
- 9.2. O nível II da NUT não é o nível de desagregação mais adequado para analisar o impacto na distribuição espacial da atividade económica de cada uma das OE.
- 9.3. É necessária uma maior desagregação, com uma definição adequada da área de influência de cada aeroporto e uma apreciação da dinâmica da atividade económica local e regional que se espere resulte de cada OE.

10. É preferível ter custos muito elevados na construção e operação de um aeroporto?

- 10.1. Na análise AIO, a opção que implique maior investimento e maior despesa tem geralmente um impacto maior na atividade económica do que as opções com menor investimento e despesa. É uma característica deste tipo de análise que não se deve esquecer na interpretação dos resultados.
- 10.2. No caso vertente, mais custos não são um mérito, antes pelo contrário. Os recursos que se poupem com OE de menor custo ficam disponíveis para outras aplicações alternativas na economia.
- 10.3. Seria útil apresentar os resultados de cada OE em percentagem dos respetivos investimentos e despesas, para que o decisor melhor pudesse fazer a ponderação de todos os aspetos relevantes.

11. A CTI foi criada com um enquadramento institucional incompleto

- 11.1. Está claro que não é possível uma avaliação crítica dos resultados do trabalho da CTI, porque nem sempre são explicitadas as hipóteses seguidas, nem os modelos utilizados. Além disso, há análises e estimativas que não foram feitas porque, de acordo com a CTI, a informação necessária não estava disponível.
- 11.2. No entanto, ainda que assim não fosse, e toda a informação estivesse disponível e todas as análises tivessem sido feitas e estivessem devidamente fundamentadas, não se poderia dizer que os resultados apresentados podiam ser imediatamente integrados no processo político de decisão. Seria sempre necessária uma análise crítica formal das hipóteses aceites e dos modelos adotados.
- 11.3. A consulta pública pode ser vista como um passo nesse sentido, mas essa não deve ser a sua razão de ser. A consulta pública contribui sobretudo para reforçar a legitimidade do processo de decisão, na medida em que permite obter contribuições de todos os interessados, pelo menos dos que achem que vale a pena contribuir.

u

- 11.4. Mas a consulta pública não dispensa uma análise completa e formal das hipóteses e modelos utilizados.
- 11.5. Além dos casos já indicados, relacionados com o impacto económico local e regional de cada localização, com o não tratamento de economias de escala e com a simplificação feita na ACB no tratamento de problemas ambientais fundamentais, há pelo menos um conjunto de resultados subjacentes a todas as análises que deviam ser devidamente revistos e discutidos, com base na metodologia utilizada: são os que dizem respeito às estimativas da procura.
- 11.6. Não foram consideradas os efeitos de variações de preços no tráfego aéreo e nas receitas aeroportuárias, como se viu. Mas o que mais se salienta nas estimativas utilizadas é o crescimento previsto do tráfego aéreo e número de passageiros utilizado como referência.
- 11.6.1. Qual é o cenário para uma economia portuguesa e para uma economia internacional onde só na região de Lisboa são recebidos daqui a 20 anos 70 milhões de passageiros? Ou, daqui a 40 anos, mais de 100 milhões de passageiros?
- 11.6.2. São turistas, resultantes de uma especialização extrema da economia no turismo? São passageiros em trânsito? Mas neste caso resultam de um aumento da quota de mercado do aeroporto de Lisboa, como *hub* intercontinental, ou de um crescimento geral do tráfego internacional?
- 11.6.3. Crescimentos deste tipo no tráfego de passageiros são consensuais na literatura e nas previsões das empresas no setor da aviação civil?
- 11.7. O trabalho da CTI deveria estar mais bem enquadrado do ponto de vista institucional. Se se pretende que uma Comissão com um mandato deste tipo faça estudos, e não se concentre numa síntese crítica de estudos já feitos, deve estar previsto um processo de validação posterior dos trabalhos da Comissão. Esta validação nem deve ter como principal objeto a qualidade técnica da análise, que em princípio se aceita. É necessária sobretudo porque importa fazer uma avaliação crítica das opções discricionárias que, num trabalho técnico sempre se fazem, quanto às hipóteses de análise e quanto aos modelos escolhidos. Essas opções têm consequências económicas e políticas.
- 11.8. Não é um problema da CTI, mas de integração do trabalho da CTI no processo de decisão político. Ou seja, é um problema do Governo, que o pode resolver.



João Confraria

11 de janeiro de 2024

ANEXO IV

Comentário da ACHAR relativamente
à estimativa de número de sobreiros

Estimativa de número de sobreiros - CTA

From: Carlos Amaral Netto - ACHAR (amaral.netto@achar.pt)

To: carlos_brazao@yahoo.com

Cc: rui.igreja@achar.pt

Date: Tuesday, January 9, 2024 at 11:20 PM GMT

Caro Carlos,

Relativamente ao estudo pedido pela CTI à Biodesign para produzir uma estimativa do número de sobreiros nas áreas de implantação das opções do CTA, Santarém e Vendas Novas, temos o seguinte a referir sobre a metodologia:

1. A metodologia é bastante clara quanto aos pressupostos técnicos e opções assumidas, sendo provável que a sua replicação resulte numa estimativa relativamente próxima;
2. No entanto, há algumas considerações que podem produzir uma estimativa bastante distinta e que é importantes realçar:
 - a. Dado que a densidade é determinada por fotointerpretação, e isso depender da experiência e rigor do técnico, é introduzido erro na estimativa;
 - b. A opção de realizar uma amostragem de 5 parcelas de 20 hectares cada, sendo que 4 são contíguas, não nos parece a mais indicada nem nos pareceu fundamentada no relatório. Consideramos que seria mais representativo fazer uma amostragem sistemática numa grelha regular;
 - c. Independentemente da variabilidade introduzida pela operação de fotointerpretação, a técnica é susceptível de erro i) pela contiguidade de copas, não sendo possível determinar o real número de árvores e ii) por existir o risco de não ser possível contabilizar árvores jovens, dependendo da resolução e actualidade da imagem aérea (informação que não é apresentada no relatório), e também por poderem existir debaixo das copas de árvores adultas;
 - d. A opção de usar a Carta de Ocupação do Solo de 2018 poderá ser a mais prática, por se tratar de informação oficial. No entanto, consideramos que é daqui que provirá o maior erro na estimativa. De facto, não apenas são liminarmente excluídas todas as áreas que não sejam das classes de Florestas de sobreiro ou Superfícies agro-florestais de sobreiro, como não existe qualquer avaliação sobre a precisão dessa mesma cartografia de ocupação para o local de implantação. Há outras áreas florestais em que o sobreiro está presente como espécie dominada, assim como há áreas que, salvo erro, deveriam ser classificadas como Florestas de sobreiro ou SAF de sobreiro.

Damos dois exemplos:

1. Área de eucalipto atravessada por vale ou linha de água com sobreiros adultos



2. Área de eucalipto cortado (Ortos 2018) com possíveis árvores jovens de sobreiro



3. A análise expedita que fazemos das áreas excluídas permite-nos, por si só, dizer que a estimativa de sobreiros no Campo de Tiro de Alcochete está, com elevado nível de certeza, subestimada.
4. Mesmo que a metodologia seja a mesma para todas as opções estudadas, não nos parece irrelevante o impacto que tem a própria estimativa em termos absolutos. Uma avaliação meramente comparativa não nos parece adequada para avaliar o impacto do eventual corte de sobreiros.

Como nota final, julgamos que, para um assunto desta importância, seria necessário proceder a um trabalho mais exaustivo, em particular partindo de uma fotointerpretação para definir as classes de ocupação do solo e complementar a fotointerpretação com levantamento, ainda que por amostragem, no terreno. Não sido feitas estas ações, somos levados a crer que existe um erro significativo na estimativa apresentada.

Um abraço

Carlos

ANEXO V

Apresentação da Conferência de Imprensa de
25 de janeiro de 2024 relativamente
à Pronúncia Magellan 500



**MAGELLAN
500 AIRPORT**



**Pronúncia da Magellan 500
ao Relatório Preliminar da
Comissão Técnica Independente
Principais Tópicos Comuns**

Lisboa, 25 janeiro 2024

A MAGELLAN 500 E A CTI NO PROCESSO DA ANÁLISE

 <p>MAGELLAN 500 AIRPORT</p> <ul style="list-style-type: none">• 4 anos de desenvolvimento• 3 anos com consultores internacionais de referência no desenvolvimento de aeroportos• 1 projeto	 <p>CTI Comissão Técnica Independente</p> <ul style="list-style-type: none">• 1 ano• 4 meses com consultores nacionais contratados• Analisar 8 soluções, e• Desenvolver 4 conceptualmente (CTA modificado, V. Novas)
--	---

A MAGELLAN 500 E A CTI NO PROCESSO DA ANÁLISE

- **Magellan 500:** total cooperação e transparência
 - Comunicação transparente e formal, mesmo quando em desacordo
- **CTI: desde abril (conferência da 1ª Fase) contactou-nos proactivamente uma única vez**
 - Reagindo a uma entrevista sobre o prazo de construção do Magellan 500
- **CTI: tirando esta, desde abril nunca pediu esclarecimentos**
 - Nem mesmo nas soluções de navegação (relatório da NAV de 10 Nov)
- **CTI: ignorou pronúncias da Magellan 500, sem nunca justificar a razão**
- **CTI: 2 pedidos de alargamento do prazo da atual consulta ... 1 semana**

NOSSA ANÁLISE: 7 PRINCIPAIS “PECADOS” do Relatório Preliminar

- 1) “Inviabilidade” na navegação aérea
- 2) Zonas de influência desconformes com a EU, com medição desigual (*)
- 3) “Desvio” da AV no Plano Ferroviário Nacional, beneficiando Alcochete (*)
- 4) Desorçamentação dos acessos a Alcochete (*)
- 5) Definição dos perímetros de impacto ambiental (*)
- 6) Desconhecimento reiterado do projeto Magellan 500 (*)
- 7) Incompreensão das implicações do contrato de concessão (*)

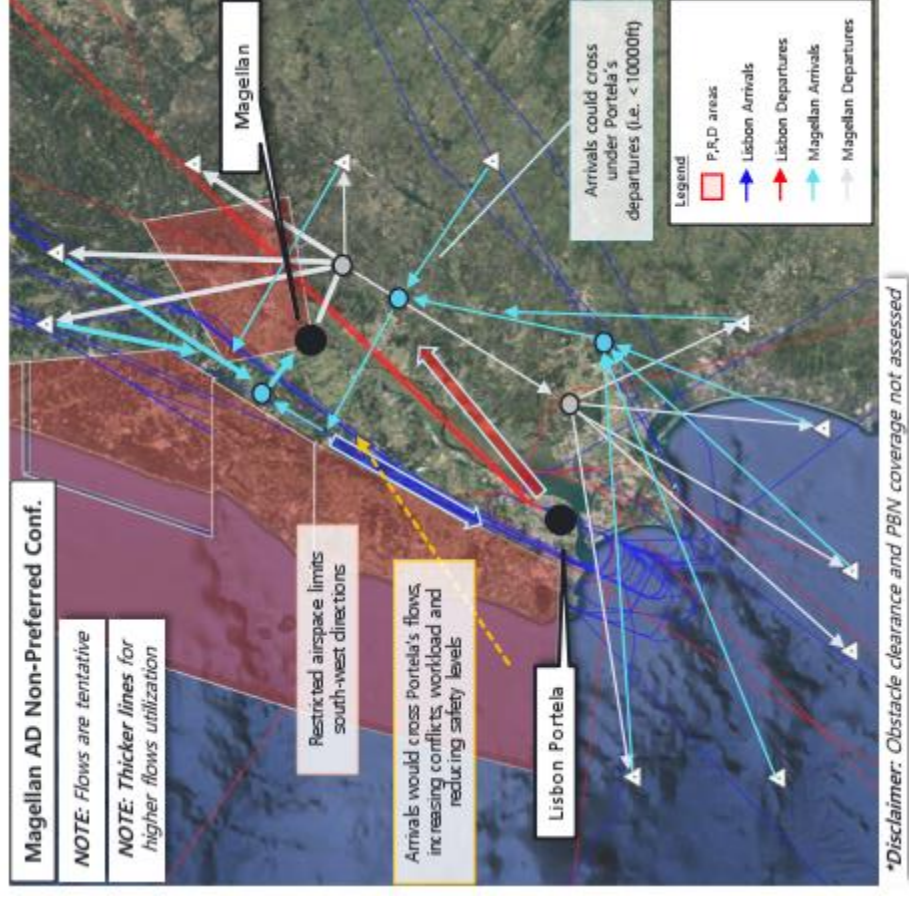
(*) Objeto parcial ou total de anteriores pronúncias da Magellan 500, ignoradas

1) “INVIABILIDADE” NA NAVEGAÇÃO AÉREA



NAVEGAÇÃO - ENQUADRAMENTO

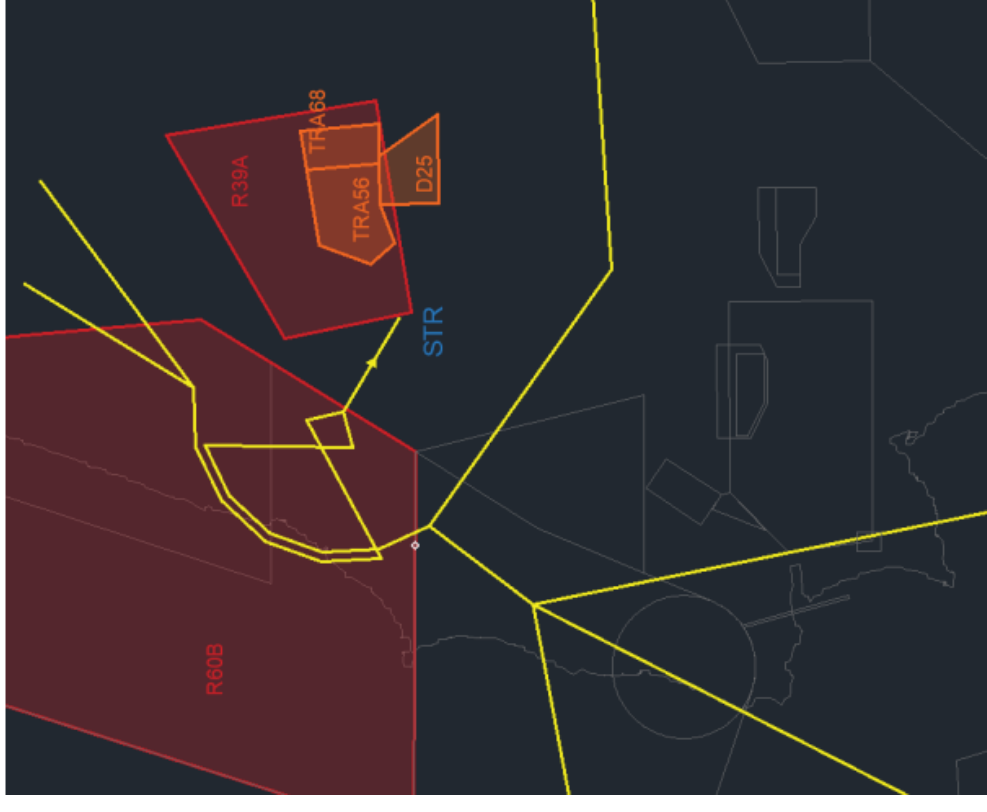
- Magellan 500 tem **orientação de pistas otimizada**, tendo sido consideradas todas as condicionantes, **incluindo militares** como a **zona R60 de Monte Real**
- Em **Fev-Abr** a **Magellan 500** apresentou à **CTI** uma **solução de espaço aéreo**, que **respeita a zona R60**
- **Relatório da 1ª Fase** da **CTI**, 27 Abr: **“Conflitos com espaço aéreo militar”** surgem como **“Resolúvel”**, numa aceitação implícita da solução proposta
- **NAV** fez depois análise (**Anexo 9 - PT2**), igual para todas as opções, de **Point Merge** alinhado com as pistas
- **NAV não questiona a viabilidade**, adverte (Pág. 90 final) que **“constrangimentos ... numa eventual segunda fase de expansão do aeroporto ... reavaliados através de estudos específicos para o efeito.”**



Snapshot do projeto de navegação submetido inicialmente pela Magellan 500

NAVEGAÇÃO – SOLUÇÃO

- Consideramos que **a CTI**, ao declarar o Magellan 500 como “Inviável para um Hub” “por razões aeronáuticas”, **fez uma interpretação abusiva do relatório da NAV**
- NAV: “**não classificou nenhuma opção como "inviável"** (Expresso, 14 dezembro)
- Magellan 500 soube do relatório da NAV na Conferência da CTI sobre o Relatório Preliminar, a 5 de Dezembro
- Começamos imediatamente a afinação dos cenários, conforme recomendado no relatório da NAV
- “Point Merge” podem ser configurados para minimizar o impacto nas Zonas Militares
- **Afinámos cenários que permitirão as fases de expansão previstas do projeto Magellan 500. Serão submetidas amanhã na pronúncia, e base da continuação do trabalho**



Snapshot do PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação da NAV para a CTI, com o Point Merge em orientação “Não Preferente” dos movimentos

2) ZONAS DE INFLUÊNCIA DESCONFORMES COM A UE E COM MEDIÇÃO DESIGUAL

ZONAS DE INFLUÊNCIA DOS AEROPORTOS

DEFINIÇÃO USADA PELA COMISSÃO EUROPEIA

“A zona de influência de um aeroporto ... normalmente fixada em:

- **100 quilómetros ou**
- **60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade”**

Comunicação n.º 25 de 2014, Comissão Europeia
PT6_Anexo A - Análise legal do modelo de financiamento face aos regulamentos europeus

DEFINIÇÃO USADA PELA CTI

“**30 minutos** a partir de cada localização aeroportuária, calculadas ao longo da **rede rodoviária**, em condições normais de circulação.

Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1 - 2.1. Enquadramento territorial

ZONAS DE INFLUÊNCIA

- **Extremamente importantes** ao longo de toda a **análise comparativa** entre as diversas localizações / opções estratégicas

A definição da CTI não faz sentido porque:

- Os aeroportos internacionais **distam centenas de Km**, logo 30 minutos de carro é demasiado curto para uma área de influência
- **Exclui a ferrovia, fundamental** em todos os aeroportos europeus

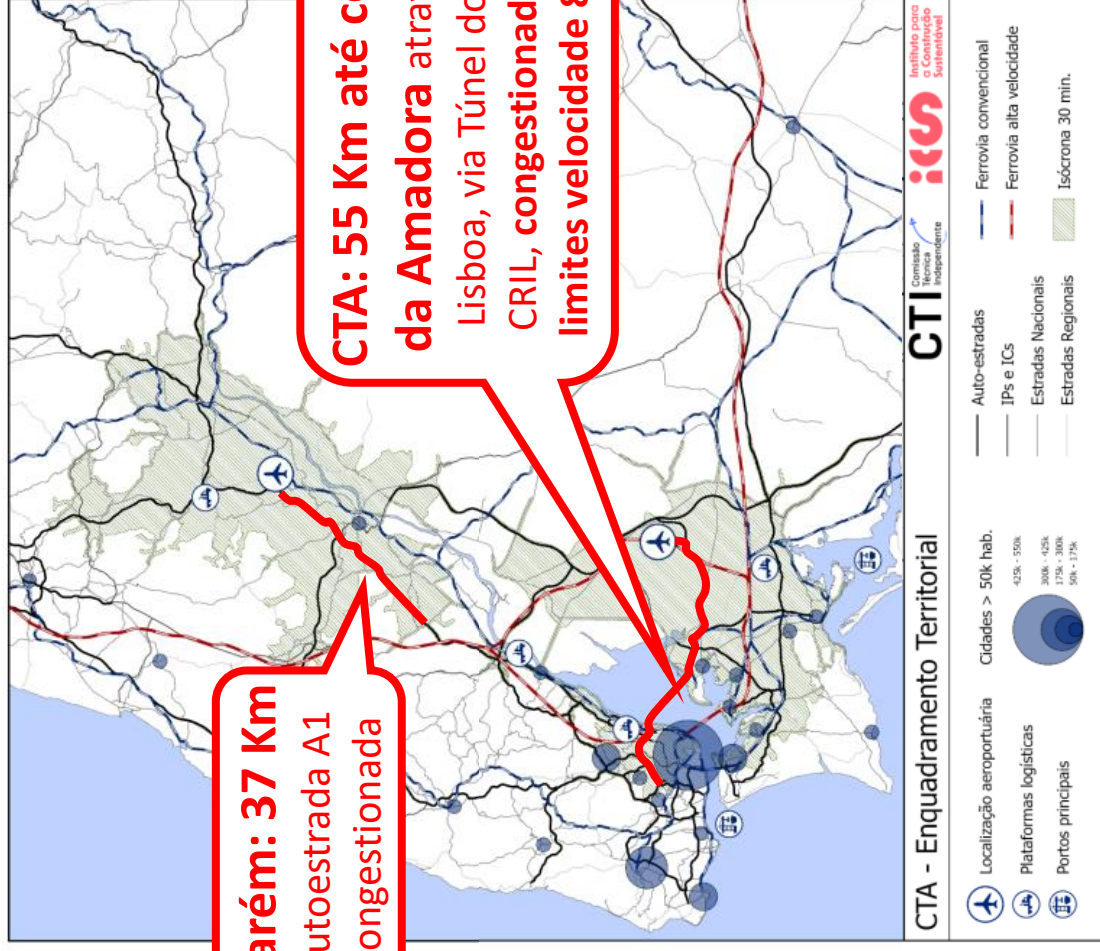
Em resumo:

O RELATÓRIO DA CTI É DESCONFORME COM AS RECOMENDAÇÕES DA UE



CÁLCULO DISTORCIDO DAS
ZONAS DE INFLUÊNCIA DAS
OPÇÕES ESTRATÉGICAS
PREJUDICANDO SANTARÉM

EX: SANTARÉM VS. CTA



PT3 Relatório Técnico Complementar – Pág. 24 – CTA:

“A cidade de Lisboa é atingida em pouco menos de 30 minutos”

E depois ainda a atravessa até Amadora e Odivelas?

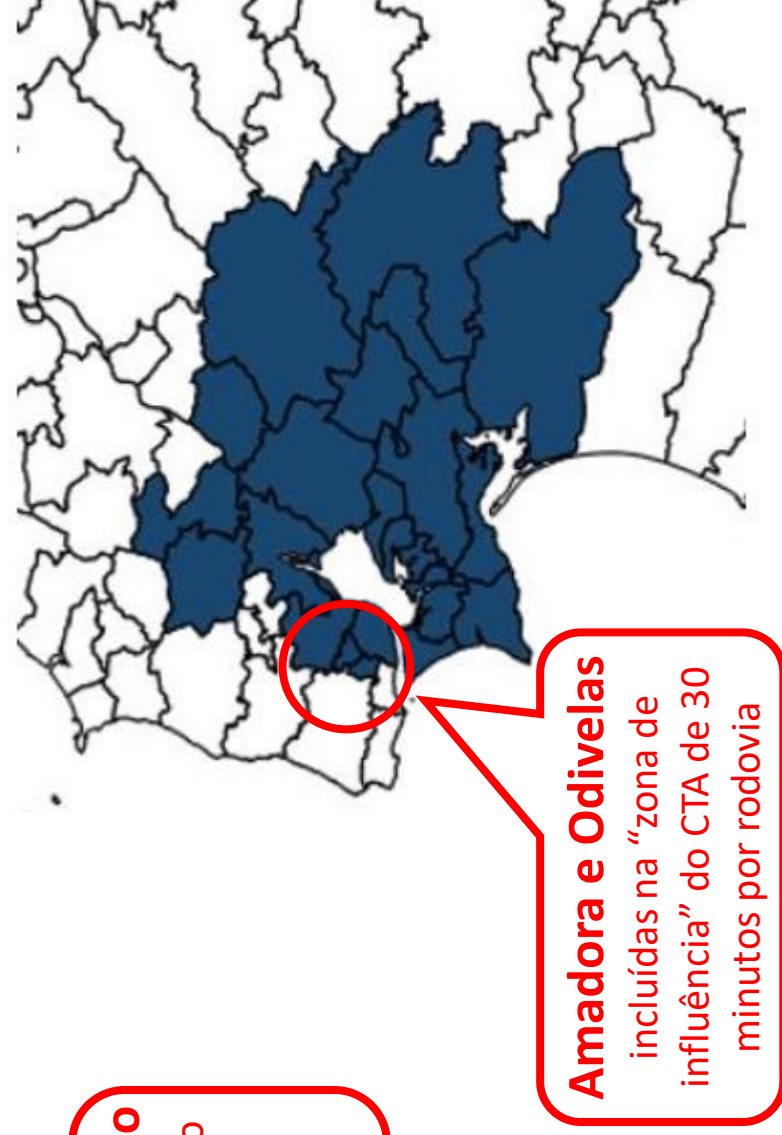


Figura 4 - Área de Influência CTA
PT5_Anexo 2 - Conectividade aérea e desenvolvimento regional

EX: SANTARÉM VS. VENDAS NOVAS

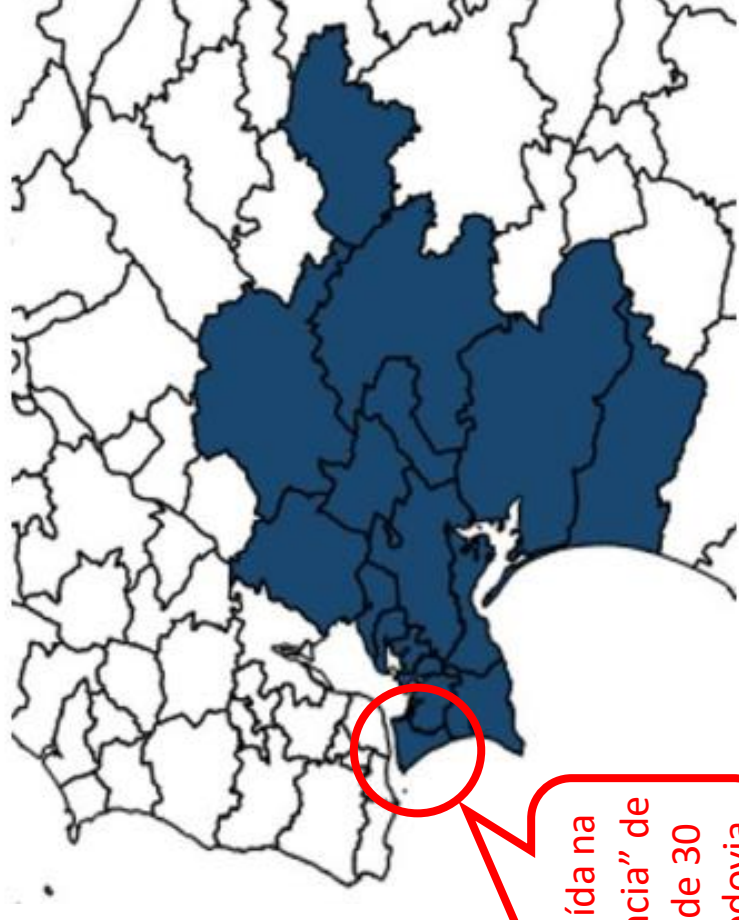
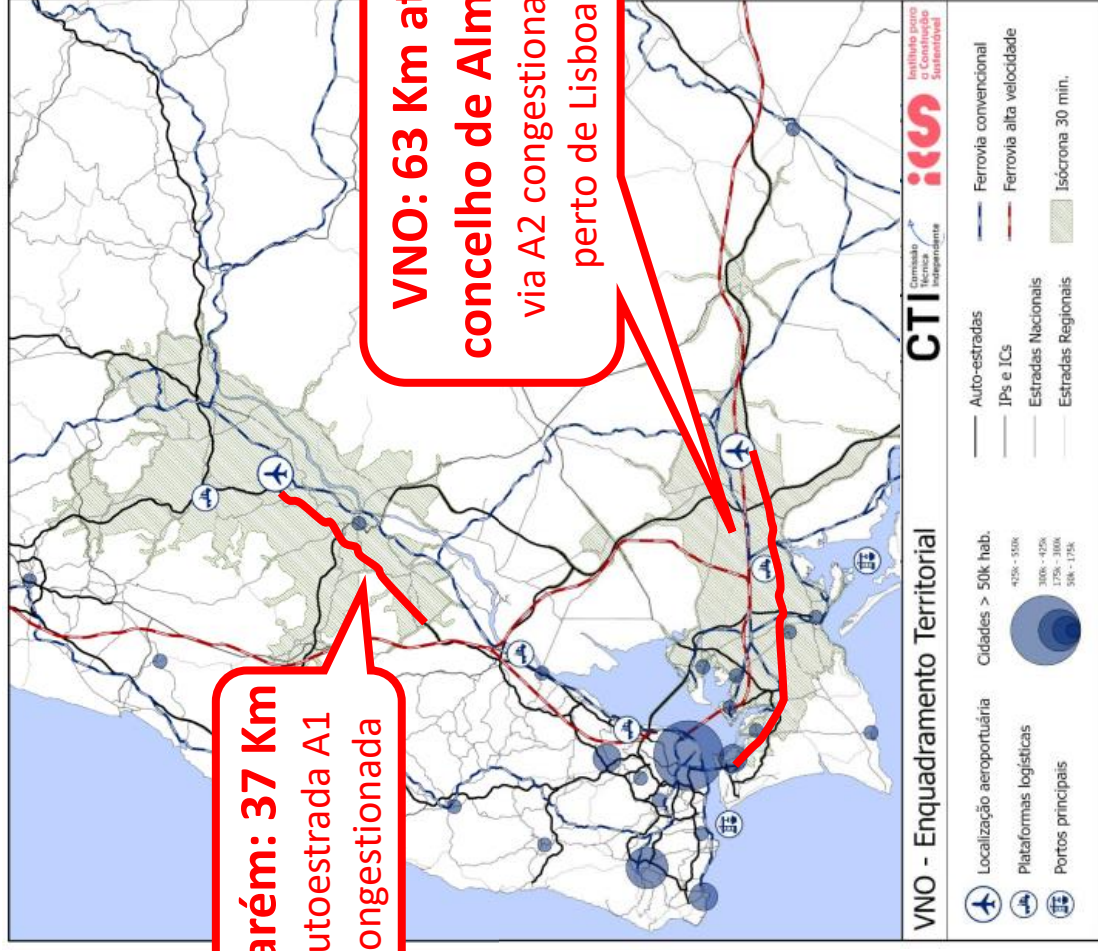
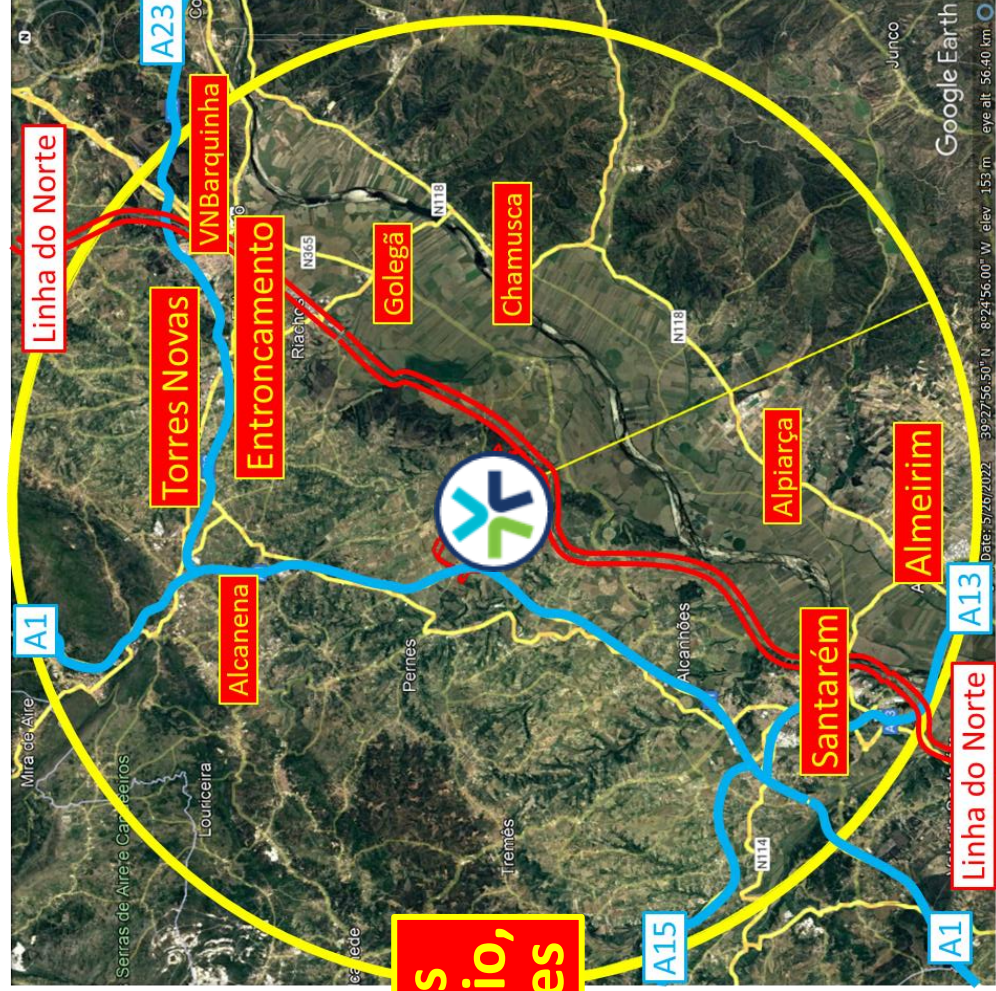


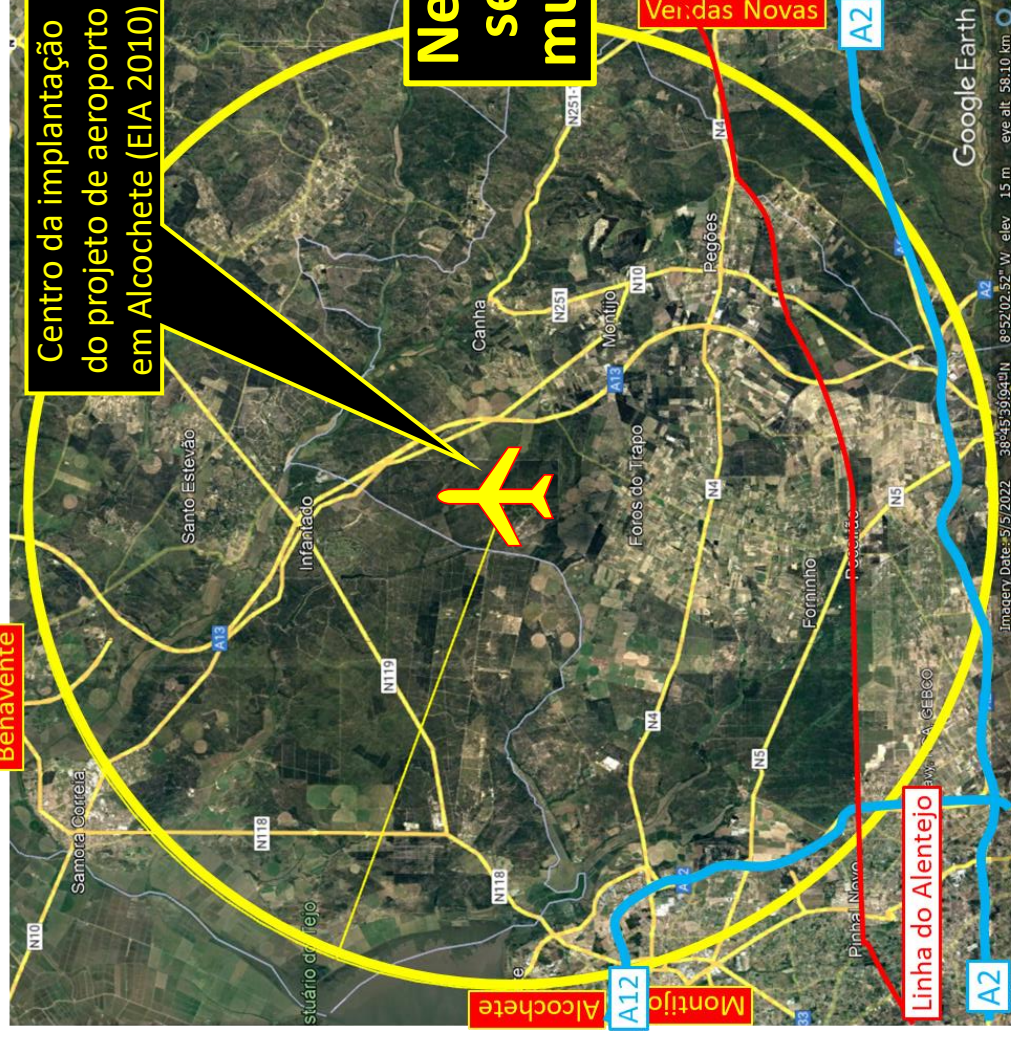
Figura 8 - Área de Influência – VNO
PT5_Anexo 2 - Conectividade aérea
e desenvolvimento regional

SANTARÉM: "tecido produtivo da região com poucas condições para tirar o maior benefício da infraestrutura aeroportuária (*)

ALCOCHETE: condições na envolvente muito favoráveis (densidade de população ativa e do tecido económico) (*)



9 sedes de município, 4 cidades



Nenhuma sede de município

Centro da implantação do projeto de aeroporto em Alcochete (EIA 2010)



3) “DESVIO” DA ALTA
VELOCIDADE NO PLANO
FERROVIÁRIO NACIONAL
BENEFICIANDO ALCOCHETE

O QUE IMPLICA PARA O PAÍS, PARA LISBOA, E PARA A ALTA VELOCIDADE?

PT3_Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias

“A presente proposta ... preconiza ... (a azul claro, na Figura III.19) um enlace com as linhas de Alta Velocidade e do Norte na zona do Carregado.

Prolongamento ... de AV ... da ordem dos 38 quilómetros.

... tem como suporte os **elementos do PFN ... apresentados pela IP”**

(Rede Ferroviária Nacional- Articulação com localizações em estudo para o NAL, **Workshop PT3, LNEC 27/09/2023**)

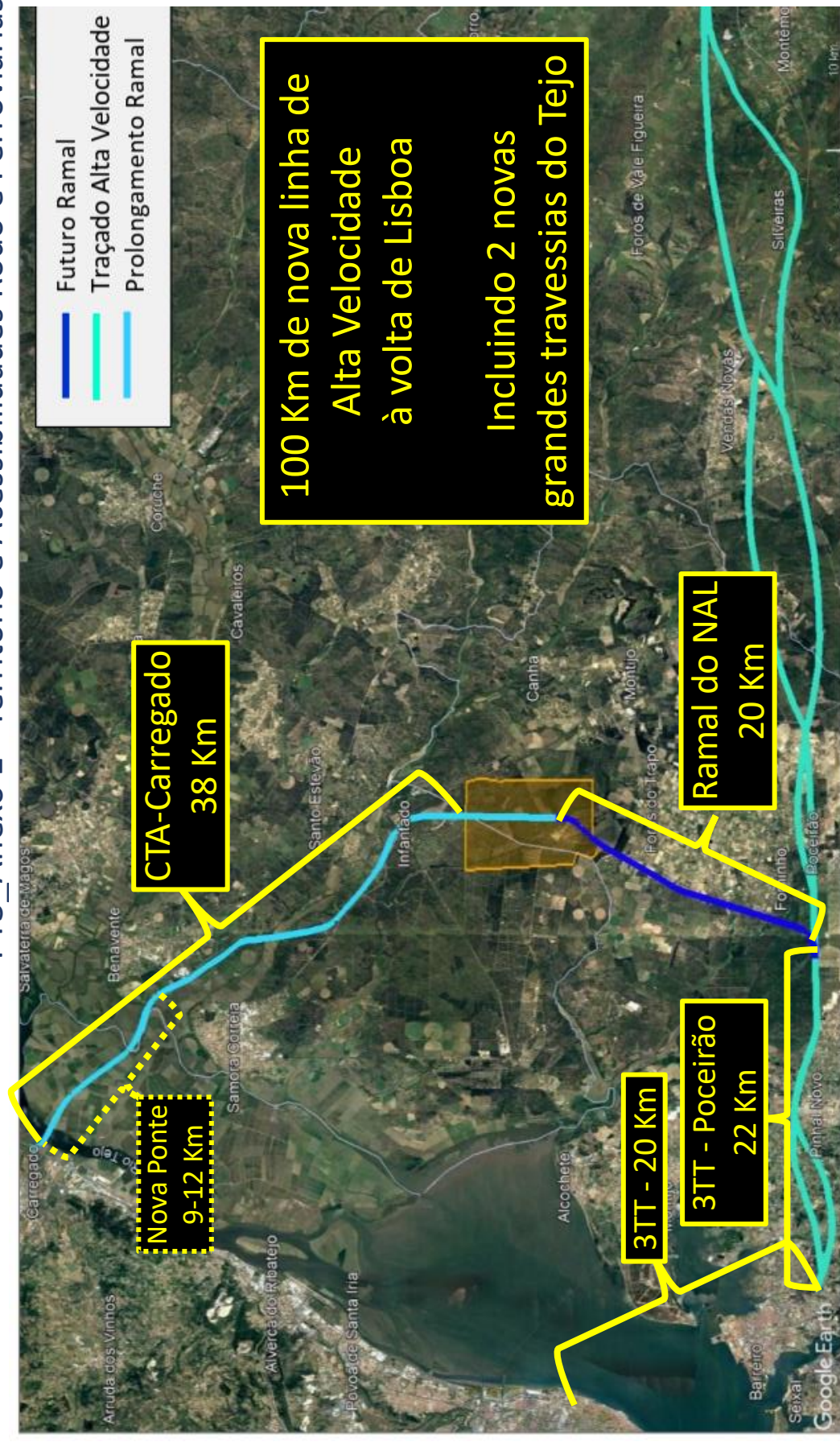


Figura III.19 - Proposta Variante para a solução aeroportuária Campo de Alcochete.

JÁ ANTES HAVIA SIDO DESCARTADO

NOTA TÉCNICA



Designação:

Nº

Doc.:

Data: 31/10/2007

Pág.:

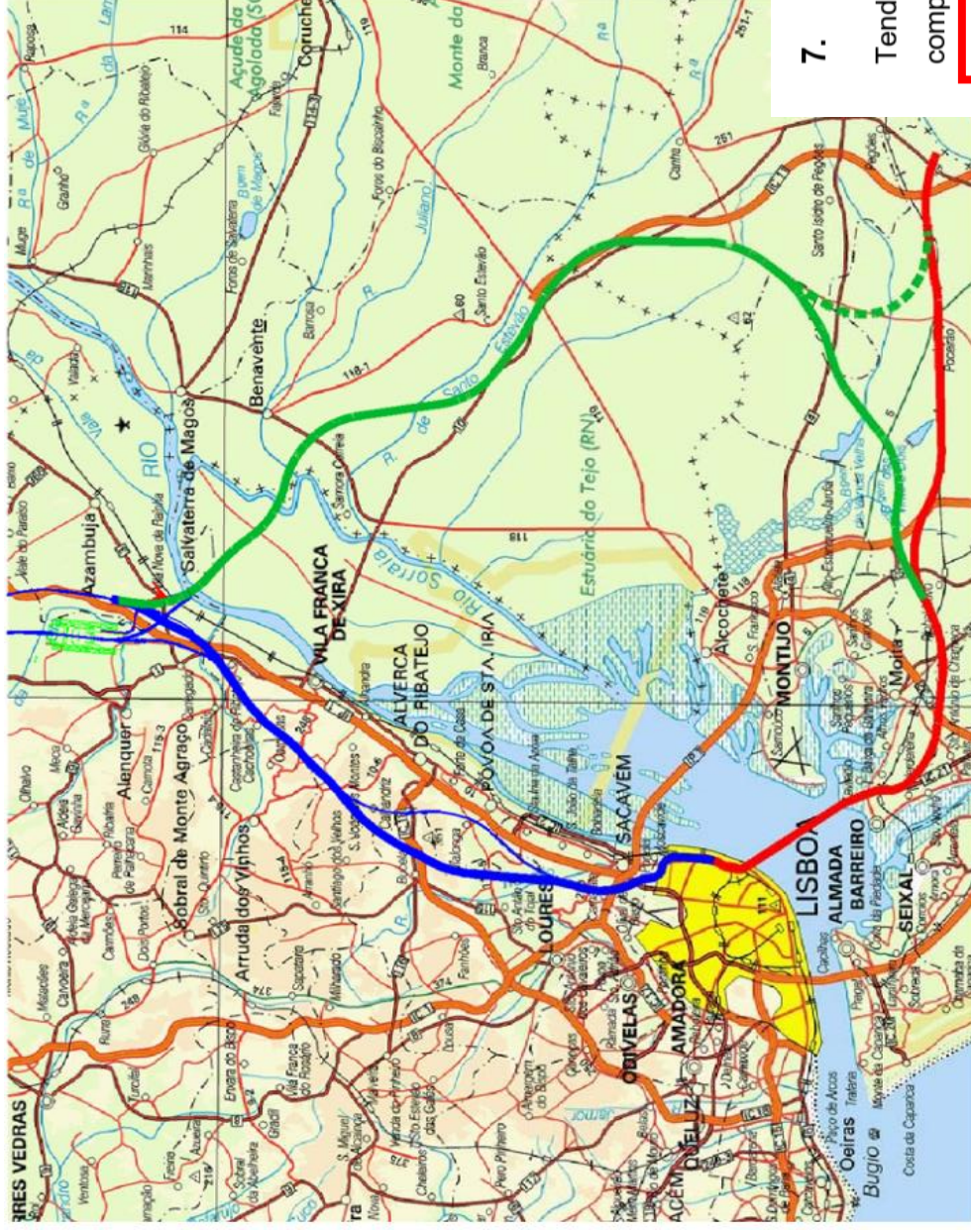
ALTA VELOCIDADE FERROVIÁRIA: ANÁLISE COMPARATIVA DAS ALTERNATIVAS DE ENTRADA EM LISBOA

Nº Documento:	
Código na Origem:	Nota Técnica
Tipo de Documento:	Engenharia
Origem:	
Pacote/Contrato nº:	

Área Funcional	Nome	Sigla / Rúbrica
Elaborado por:	Procura e Mobilidade	Gonçaves Henriques
Verificado por:	TTT	Duarte Silva
Aprovado por:		
Autorização Envio por:	CA	Carlos Fernandes

7. CONCLUSÕES

Tendo em atenção os resultados na multiplicidade de aspectos considerados na análise comparativa em relação às alternativas que foram objecto de análise neste documento relativas à configuração da Rede de Alta Velocidade para servir Lisboa, **conclui-se que o traçado que se desenvolve pela margem direita do Tejo é mais vantajoso.**



Alternativa A

Alternativa B

CONSTA APENAS NUM ANEXO

Apenas num anexo de mapas do PFN, sem menção

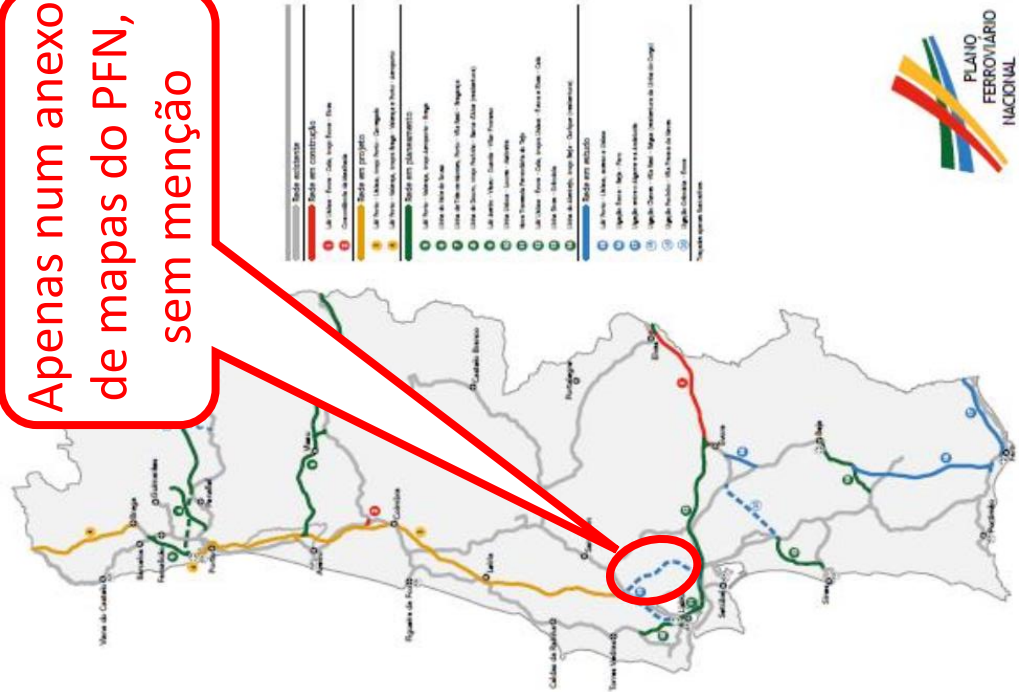


Figura 8 – Rede Ferroviária Nacional (Fonte: PFN 2022).

1. Relatório Ambiental – Pág. 260 – Fig. 8

MAS NÃO NO PFN

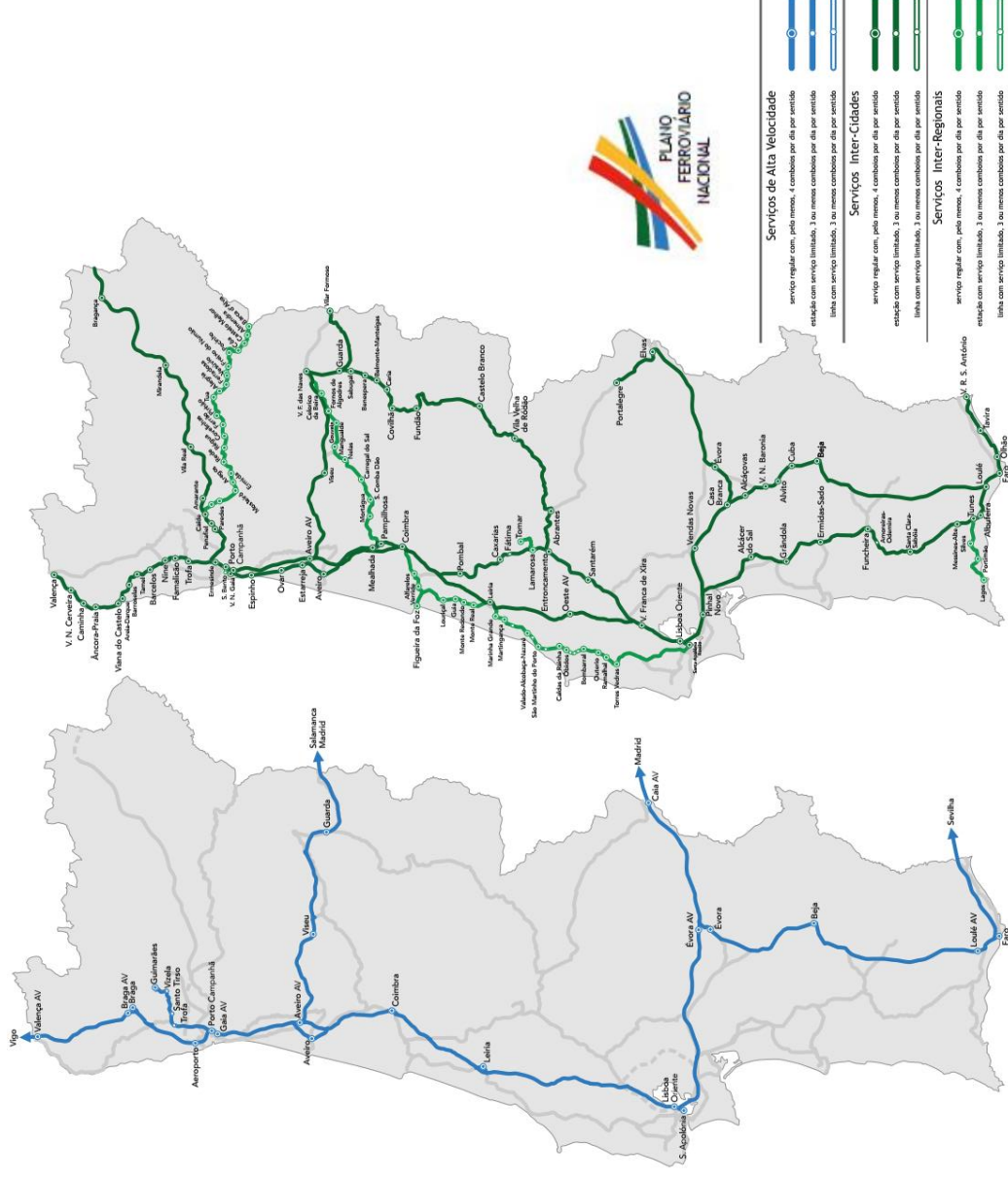


Figura 13. Cenário de cobertura da rede de serviços de Alta Velocidade (mapa da esquerda) e interurbanos (mapa da direita) após conclusão da rede prevista no Plano Ferroviário Nacional.

PARA QUE NÃO RESTEM DÚVIDAS

“Ao longo do Plano, três categorias de maturidade:

- **Em execução**, no âmbito do programa de investimentos até ao final de 2023;
- **Em projeto**, inscritos no PNI 2030, com ações em curso para execução até 2030;
- **Em planeamento**, rede que constitui o objetivo final do Plano Ferroviário Nacional;



PLANO
FERROVIÁRIO
NACIONAL

Traçados apenas ilustrat

— Existente

— Em execução

1 Eletrificação da Linha do Oeste

— Em projeto

2 Quadruplicação da Linha do Iorte, Alverca - Azambuja

3 Quadruplicação da L. Cintura, Roma-Areeiro - B. Prata

— Em planeamento

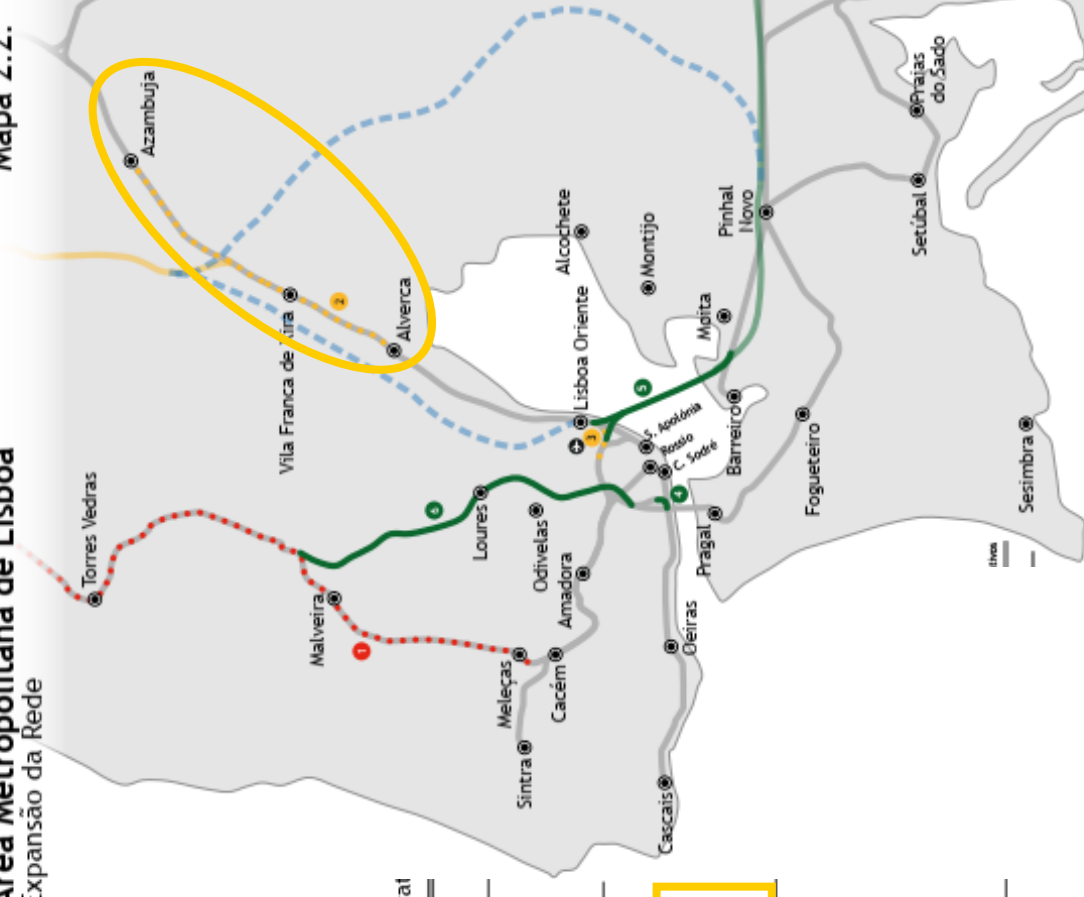
4 Ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura

5 Travessia Ferroviária do Tejo, Chelas - Barreiro

6 Linha Lisboa - Loures - Matveira

Área Metropolitana de Lisboa
Expansão da Rede

Mapa 2.2.



4) DESORÇAMENTAÇÃO DOS ACESSOS A ALCOCHETE

ALCOCHETE: CTI “DESORÇAMENTA” AV, INCLUSIVE O RAMAL (2010)

“A 4.4.2.1. Estimativa de custos dos acessos ferroviários

Os valores de investimento previstos dizem respeito exclusivamente à execução do traçado ferroviário dentro do perímetro aeroportuário (7 Km), uma vez que se trata da retificação do traçado de uma linha AV já prevista” (???)

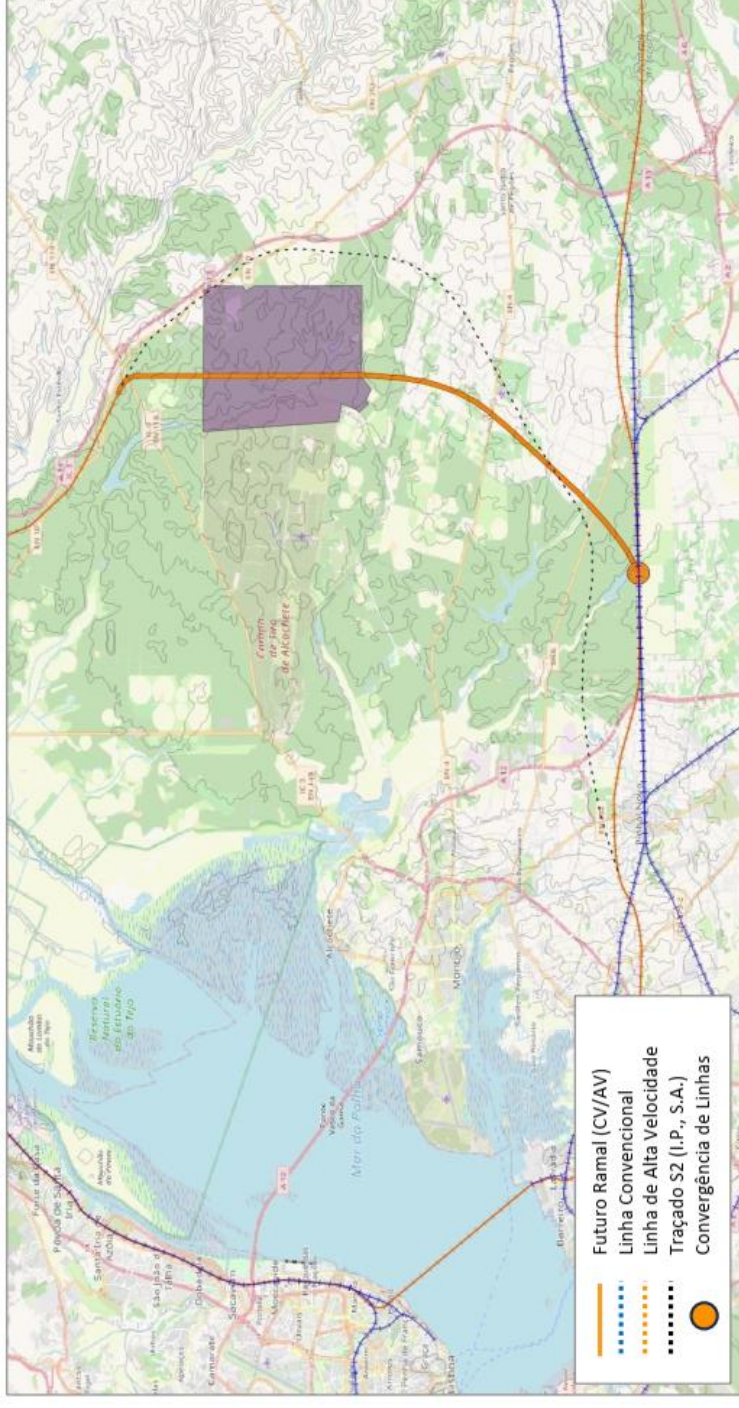


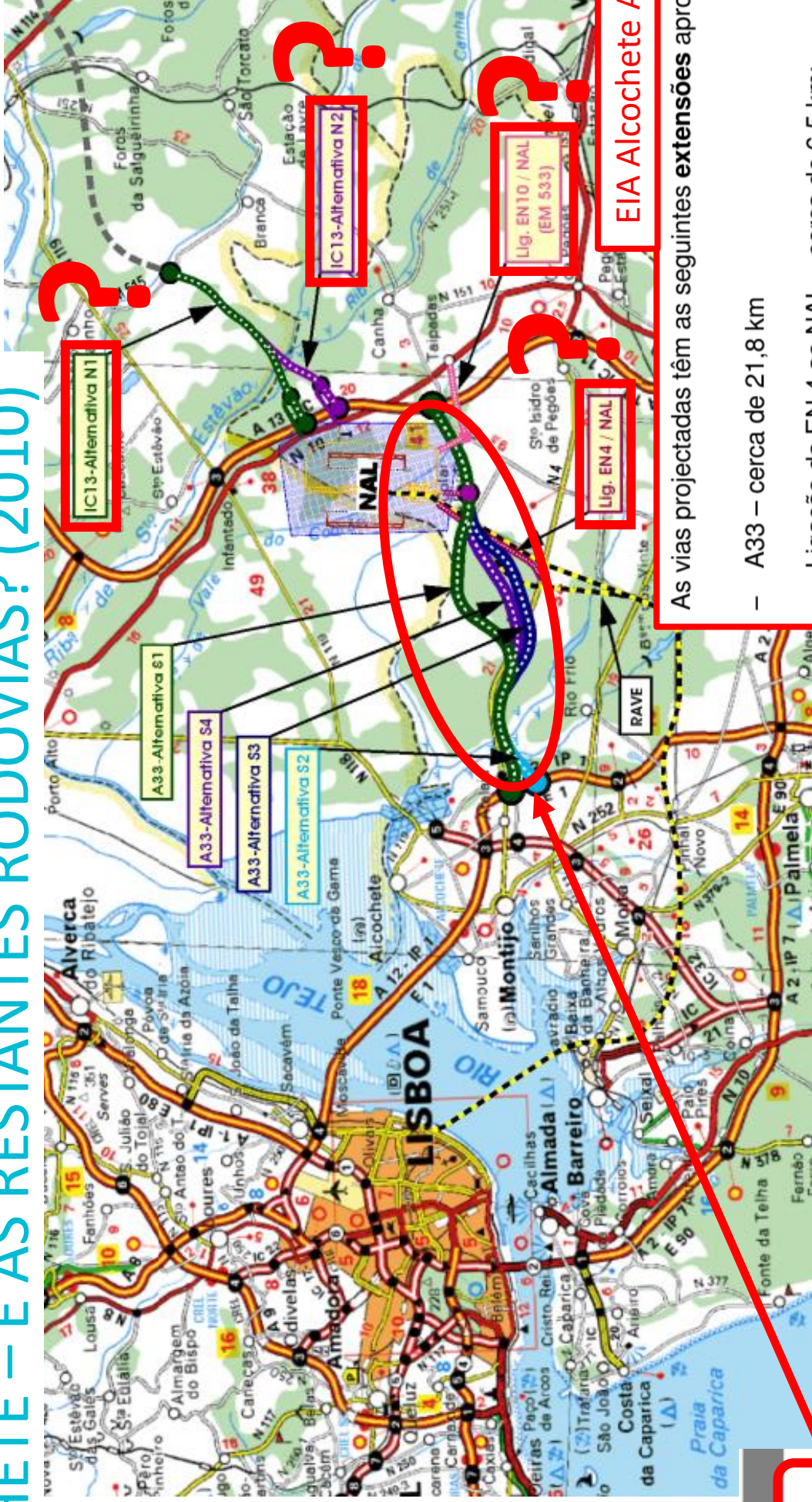
Figura III.32 – Proposta ferroviária para a solução aeroportuária CTA.

CTA CTA+AHD	Extensão (Km)	Estação		Extensão Cut&Cover (m)		AMV (un.)	Enlace (un.)	Valor (M€)
		Terreno	Enterrada	Plena Via	Estação			
AV/CV	7,0	Plano	Enterrada	6 000	1 000	4	0	282,5

Tabela III.24 - Estimativas de custo ferroviário (CTA+AHD e CTA).

PT3_Anexo 2 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 2

ALCOCHETE – E AS RESTANTES RODOVIAS? (2010)



4,6
19,2

Base

PT3_Anexo 1 - Território e
Acessibilidades Rodo
Apenas 23 Km de Autoestrada

EIA Alcochete Acessos 2010

As vias projectadas têm as seguintes **extensões** aproximadas:

- A33 – cerca de 21,8 km
- Ligação da EN 4 ao NAL – cerca de 6,5 km;
- IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515 – cerca de 12,8 km.

O troço da EM 533 a beneficiar tem uma extensão de cerca de 3 km.

5) DEFINIÇÃO DOS PERÍMETROS DE IMPACTO AMBIENTAL

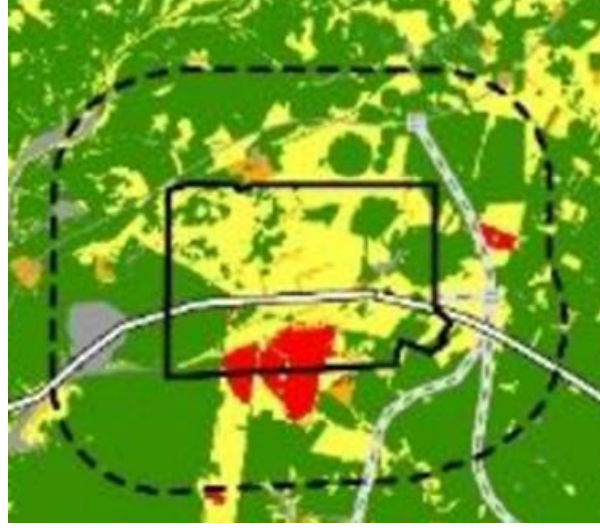


RISCO DE INCÊNDIO

PT4_Anexo 4 - Condicionais nos domínios dos risco

- **Alcochete: baixo índice de perigosidade**
- **Santarém: Maior risco de incêndio**

Seguramente não na zona de implantação e perímetros próximos



Alcochete



Santarém



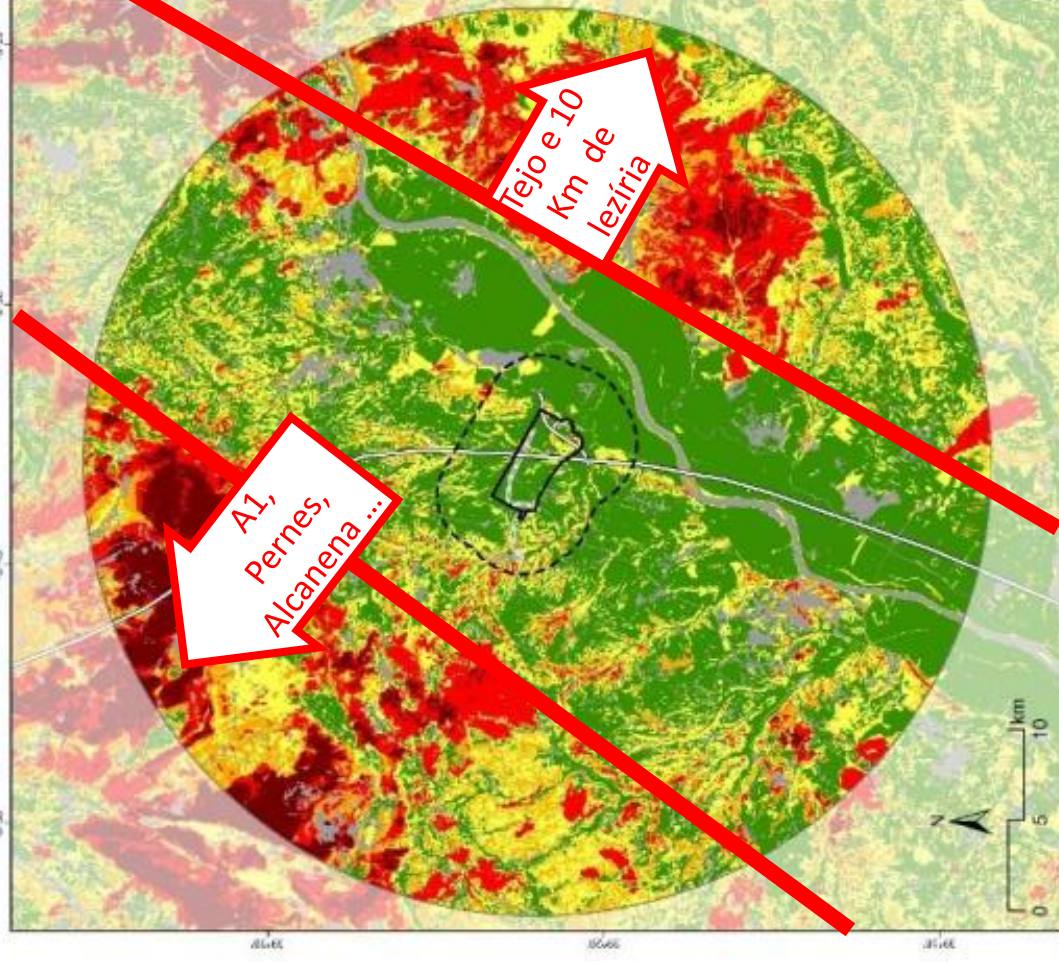
RISCO DE INCÊNDIO

Penalizado por zonas de incêndio remotas no perímetro de 25 Km considerado, que não fazem sentido porque:

- Zonas a Sul do Tejo, separadas pelo rio e mais de 10 Km de lezíria húmida cultivada
- Zonas a Oeste, com Alcanena, Pernes ... de permeio, que funcionam como barreiras urbanas aos incêndios

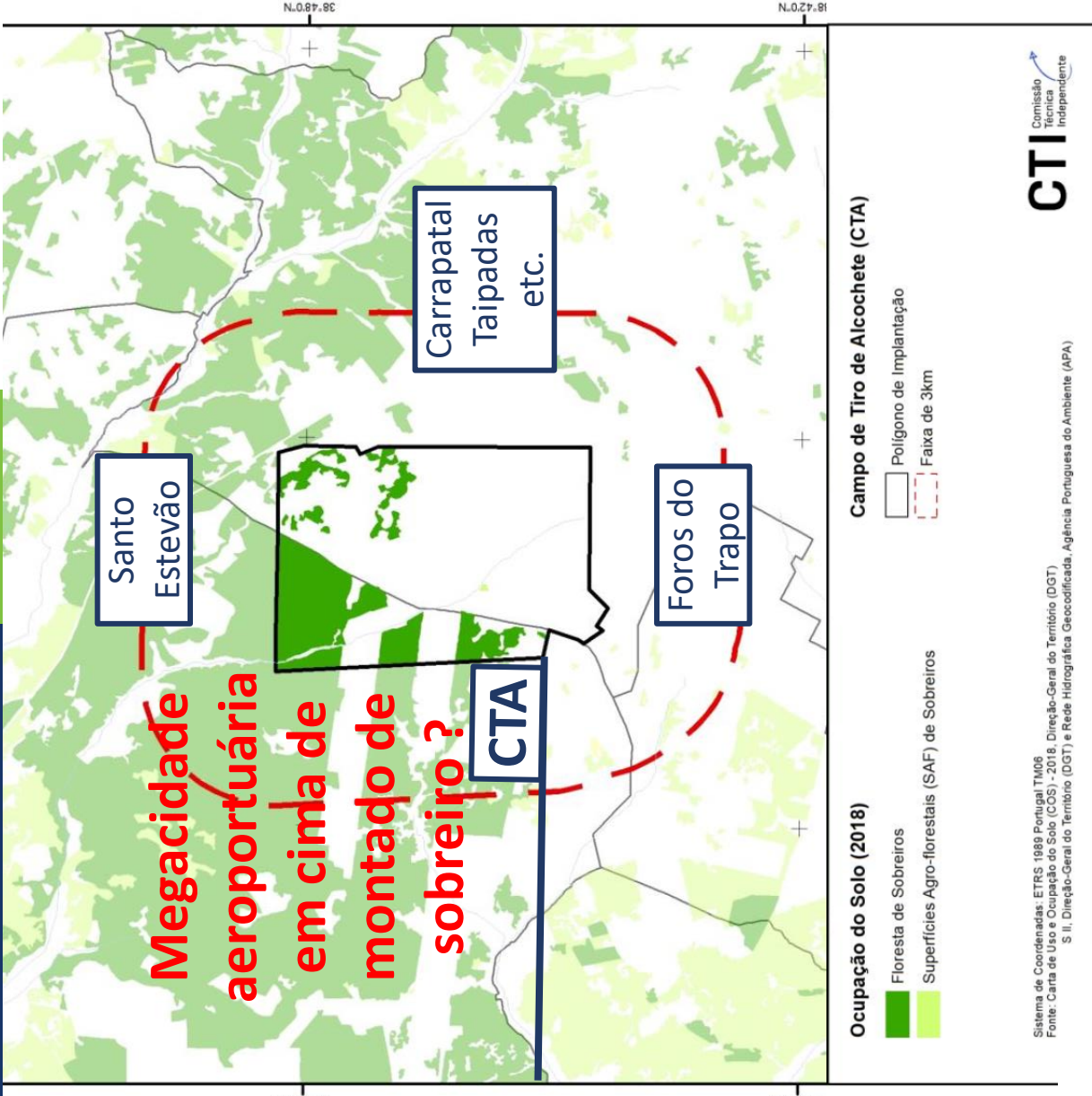
Análise sem ligação com a realidade

PT4_Anexo 4 - Condicionais nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos



SOBREIROS - ALCOCHETE

- Porquê aqui contagem só no aeroporto, e não nos perímetros de 3 ou 25 Km?
- **3.338 hectares de montado só no perímetro de 3 Km ...**
- CTA: CTI refere uma cidade aeroportuária com 1.371 hectares (PT2 Relatório Técnico Complementar)
- Recomenda mesmo às CMs de Benavente e Montijo “Promover uma estratégia, o desenho urbano ... em terrenos do Estado (CTA)”
- **Onde será construída: na enorme mancha de sobreiro à volta e no CTA?**



Quadro 21 - Florestas de Sobreiro por polígonos de implantação e faixa de 3km (em hectares)

OPÇÕES ESTRATÉGICAS	Polígono de Implantação	Faixa de 3km
OE 3 - Novo aeroporto no CTA Alcochete, que substitua integralmente o AHD	764	3 338

39 - Sobreposição do polígono com florestas de sobreiro e SAF de sobreiro, CTA

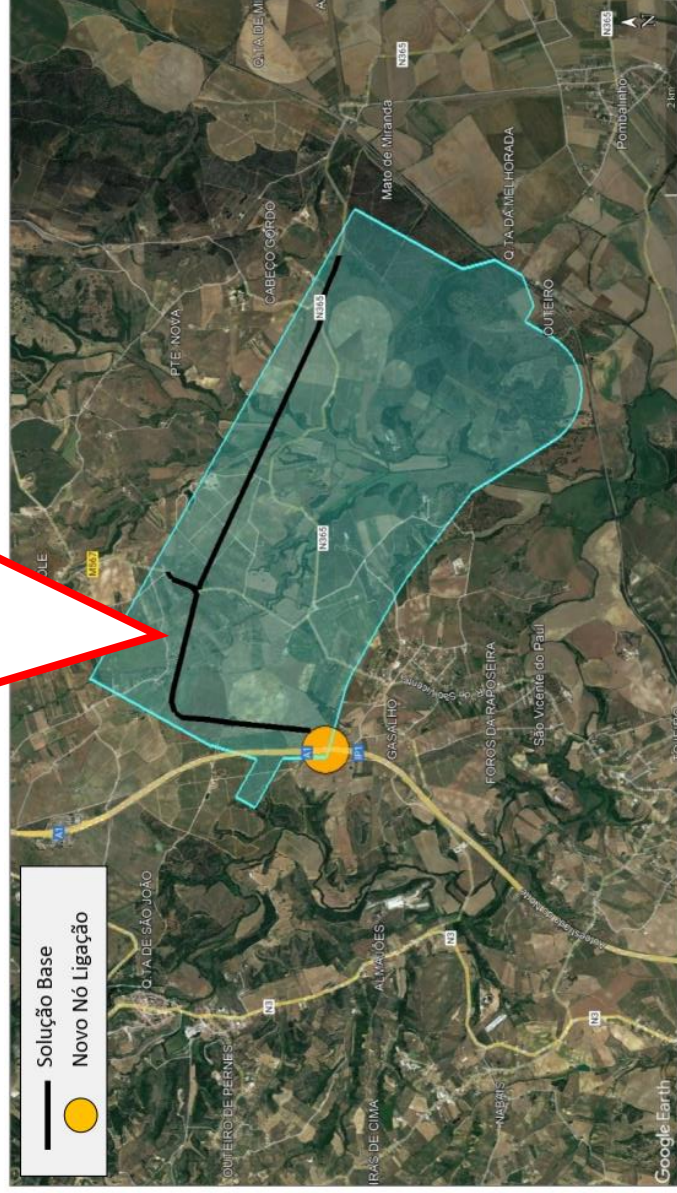
PT4_Anexo 2 - Condicionalismos nos domínios da biodiversidade, áreas naturais e avifauna

6) DESCONHECIMENTO DO PROJETO MAGELLAN 500

ACESSO RODOVIÁRIO PROJETO SANTARÉM

02) Airport Planning - Based on Idom Project Report

**Estrada por cima das pistas
desenhada pela CTI**



Flood Plain Detail

**Projeto Magellan 500 - Via rápida
interna de circulação e acesso**
Constante em toda a documentação
fornecida à CTI em Março

Figura III.12 - Proposta Base para a solução aeroportuária Santarém.

7) INCOMPREENSÃO DAS IMPLICAÇÕES DO CONTRATO DE CONCESSÃO



UMA ANÁLISE ESTRATÉGICA MUITO DIFERENTE

- Até 2007-8: o Estado decidia entre projetos de investimento público
- O sector aeroportuário liberalizou-se na União Europeia
- Existe uma concessão a um privado, com uma área exclusiva definida
- Duas Opções Estratégicas têm promotores privados assumidos
- Santarém: a única opção estratégica fora da concessão
- Santarém: concebida sem dinheiros públicos ou ajudas de Estado
- Quaisquer ajudas de Estado terão de respeitar o Direito Comunitário de Concorrência
 - Sejam elas financeiras, cedência de terrenos públicos, construção de infraestruturas de acesso dedicadas, ou quaisquer outras

FRAGILIDADES NA ANÁLISE JURÍDICA DA CTI

- Não observação plena do mandato definido pela RCM 89/2022 (ao nível da sistematização e do objeto)
- Não observação do procedimento e do conteúdo exigido pelo DL 232/2007 – o Relatório Preliminar tal como está não serve como AAE
- Alteração dos pressupostos do mandato da CTI fruto da recente decisão do Governo para realização de obras no AHD (RCM 201/2023)
- Não consideração do regime das “ajudas de Estado” relativas à disponibilização/cedência de terrenos públicos
- Não consideração de todas as situações jurídicas relativas ao atual Contrato de Concessão, em particular no que respeita ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL
- O Relatório Preliminar não assegura uma futura decisão administrativa/política do Governo transparente, fundamentada e legal.

- Todas as opções são financeiramente viáveis, não sendo necessário financiamento público para a construção do novo aeroporto

3. Resumo Não Técnico

“Estamos na mão da ANA”

“Se calhar (a ANA) tem disponibilidade para começar a fazer Alcochete”

Entrevista da Presidente da CTI ao Público e Renascença, 8 dez

- O **financiamento** da infraestrutura aeroportuária mais crítica (e cara) do País **não deve estar sujeito ao “se calhar”**
- **Não fazem sentido estudos de viabilidade económica** idênticos para todas as OEs, **como se não houvesse uma concessão em vigor**
- Os fundos para o investimento terão no aeroporto e infraestruturas de acesso **terão de vir de algum lado ... restrições nas ajudas de Estado**
- Santarém: **único projeto fora da concessão, concebido sem dinheiros públicos, escalável para as necessidades futuras**

PRINCIPAIS “TAKE-AWAYS”



PRINCIPAIS “TAKE-AWAYS”

- 1) Áreas de Influência: análise não conforme com as recomendações da Comissão Europeia para a UE**
 - Com implicações transversais a toda a Análise Estratégica: população servida, impacto económico, concorrência e financiamento ...
- 2) Análise favoreceu Alcochete (e Vendas Novas) em múltiplas áreas**
 - A mais importante nas infraestruturas de acesso, sua desorçamentação, equiparação AV futura vs. existentes ... **como o próprio relatório confessa**
- 3) Incompreensão do contrato de concessão e suas implicações**
 - Mormente no financiamento das Opções estratégicas dentro da concessão, **deixando o País exposto**



Flexibilidade
Sustentabilidade
Ambição



<https://magellan500.com>

MAGELLAN 500
AIRPORT

MUITO OBRIGADO