

COMUNICADO À IMPRENSA

## **COMISSÃO TÉCNICA INDEPENDENTE APRESENTA RELATÓRIO PRELIMINAR DE AVALIAÇÃO DE OPÇÕES ESTRATÉGICAS PARA O AUMENTO DA CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA DA REGIÃO DE LISBOA**

Documento avalia oito Opções Estratégicas e recomenda caminhos possíveis para resolver o problema de decisão política. Processo transparente e publicamente participado, envolveu mais de 30.000 participantes e mais de 135.000 opiniões. Qualquer cidadão teve a possibilidade de estar informado através da página na internet ativa desde fevereiro de 2023

Lisboa, 5 de dezembro de 2023 – A Comissão Técnica Independente (CTI) do novo aeroporto apresenta e disponibiliza para consulta pública esta terça-feira o **Relatório de Avaliação de Opções Estratégicas para o Aumento da Capacidade Aeroportuária da Região de Lisboa, dentro do calendário definido** – até 31 de dezembro de 2023 –, de acordo com o mandato que lhe foi atribuído pela Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 89/2022, de 14 de outubro (alterada pela RCM n.º 86/2023, de 26 de julho), que a constituiu para avaliar as opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa e realizar a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE).

Este relatório é resultado de um **processo independente e transparente, assegurado por uma forte componente participativa**, onde se incluem milhares de contributos que vários cidadãos nos fizeram chegar. Tem **solidez e força técnica, sendo também fruto de integração e de uma transdisciplinaridade de várias áreas do saber**, trabalhadas e conjugadas de forma interativa e integrada. “É parte de uma identificação coletiva de problemas ambientais e de sustentabilidade, sempre com a preocupação de partilhar e construir conhecimento e de assegurar o supremo interesse nacional”, afirma a CTI.

*“**Todo este processo de avaliação, aliás, é um sinal de mais transparência e independência, mais participação, mais escolha, mais decisão.** Esta comissão técnica é independente porque não está sujeita a orientações de qualquer tutela política ou administrativa. E estando no centro de múltiplos interesses políticos e económicos, reconhece esses interesses, estudou-os e considerou-os sem se deixar influenciar por nenhum em particular. Os resultados apresentados decorrem da credibilidade, conhecimento pericial e experiência dos seus membros”*, adianta a CTI.

Concluída esta fase de avaliação, a CTI neste relatório aponta **caminhos possíveis para resolver o problema de decisão política, considerando como:**

- **Soluções inviáveis para um *hub* intercontinental** – AHD + Montijo (OE1) ou Montijo *hub* (OE2) por razões aeronáuticas e ambientais, bem como por razões económico-financeiras, devido à sua capacidade limitada; AHD + Santarém (OE4) e Santarém (OE5), por razões aeronáuticas (de navegação aérea).
- **Solução com mais vantagem para um *hub* intercontinental** – AHD + Campo de Tiro de Alcochete (OE6) até abrir Campo de Tiro de Alcochete único (OE3) (mínimo duas pistas).
- **Outra solução viável** – AHD + Vendas Novas (OE8) até abrir Vendas Novas único (OE7) (mínimo duas pistas).

No seu todo, o documento divulgado hoje **avalia as cinco Opções Estratégicas (OE) publicadas originalmente na RCM e três das OE selecionadas pela CTI em abril de 2023:** AHD principal + Montijo complementar; Montijo principal + AHD complementar (com evolução para o Montijo substituir integralmente o AHD); Campo de Tiro de Alcochete (que substitua integralmente o AHD); AHD principal + Santarém complementar; Santarém (que substitua integralmente o AHD), AHD principal + Campo de Tiro de Alcochete complementar; Vendas Novas (que substitua integralmente o AHD); e AHD principal + Vendas Novas complementar. Mas **também o contrato de concessão entre o Estado português e a ANA Aeroportos de Portugal é objeto de avaliação na AAE, uma vez que constitui uma forte condicionante à decisão.**

Qualquer que seja a OE para aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa que configure a decisão política, **a CTI sugere que se selecione um modelo dual no curto prazo, com a opção de evoluir para um modelo único no médio/longo prazo quando tiver sido criada suficiente massa crítica**, com densificação de atividades e recursos humanos, para viabilizar a solução única, que é mais eficiente como *hub* intercontinental; bem como quando o limiar de procura o justificar; o modelo dual deve ser estabelecido com o AHD e com uma primeira pista na área do futuro aeroporto único.

De acordo com as conclusões deste relatório, **a evolução para um *hub* intercontinental funcionará melhor num aeroporto único, partindo de uma solução dual, com o novo aeroporto a reunir todas as condições para vir a funcionar no futuro como *hub* intercontinental.**

Em relação à **eventual desativação do AHD**, a CTI considera que **as razões ambientais e de saúde pública justificam o fecho ou uma redução significativa de movimentos**, admitindo, contudo, que a evolução tecnológica futura possa reduzir os atuais efeitos mais negativos. **Por razões de acessibilidade, menores distâncias e, portanto, menor pegada carbónica, mas também por razões económicas e financeiras, uma vez que é uma infraestrutura que já existe, poderá fazer sentido prolongar a vida útil do AHD no curto/médio prazo.**

No contrato de concessão entre o Estado e a ANA Aeroportos de Portugal, S.A., a previsão do procedimento do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), sendo seguida, conduz ao fecho do AHD, porque o NAL está concebido como aeroporto de substituição do AHD. Portanto, a decisão sobre o encerramento do AHD terá que ser tomada no futuro, quando existirem condições para o seu encerramento, o que obriga a que a nova infraestrutura esteja então a funcionar em pleno.

### **A Avaliação Ambiental Estratégica e a necessidade de uma discussão estratégica**

O relatório agora divulgado responde ao problema de decisão estabelecido na RCM e que desde o início se colocou à Avaliação Ambiental Estratégica (AAE): Como aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, em modelo dual ou único? Como evoluir para um *hub* intercontinental? Será necessário desativar, ou não, o AHD?

A resposta a estas três questões suscitou uma reflexão alargada que a CTI elencou em mais quatro perguntas: Que estratégia de desenvolvimento nacional o aeroporto vai servir? Como articular os principais sistemas de transporte na região de Lisboa? Quais os riscos naturais e tecnológicos que podem causar constrangimentos? Que modelo de aeroporto queremos?

Estas quatro perguntas foram trabalhadas de várias formas, desde mesas temáticas com peritos convidados até ao processo participado, usando a plataforma de perguntas e respostas considerit.com, que envolveram **mais de 30.000 participantes e mais de 135.000 opiniões** recolhidas no site Aeroparticipa.

Em concreto, realizaram-se reuniões com mais de 30 entidades públicas e privadas, 11 reuniões em mesas temáticas envolvendo mais de 60 peritos, workshops, conferências e uma atividade contínua no Aeroparticipa.

Na discussão inicial, na Fase I, registaram-se 39.000 visitas à Plataforma do Aeroparticipa por 19.500 utilizadores; foram emitidas 135.800 opiniões, apresentados e discutidos 3000 argumentos, e recebidos 587 comentários.

Já na discussão do Relatório II – o Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD) – a CTI respondeu a um total de 232 contributos, dos quais 63% foram acolhidos, representando 147 comentários em que as propostas foram aceites e consideradas no relatório.

A plataforma está de novo aberta à participação de todos – a partir desta terça-feira, e nos próximos 30 dias úteis, até 19 de janeiro de 2024 –, agora sobre os resultados preliminares da avaliação.

Na base do processo de avaliação, a CTI definiu **seis motivações que são o ponto de partida para a AAE e que explicam porque é que o aumento da capacidade aeroportuária deve ser discutido estrategicamente:**

1. A relevância para a estratégia de desenvolvimento nacional e regional, analisando a posição de Portugal no mundo
2. A inserção na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) de um novo aeroporto na região de Lisboa
3. A evolução das mudanças comportamentais face ao transporte aéreo
4. O enquadramento da procura aeroportuária
5. O contrato de concessão para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, condicionador da solução aeroportuária
6. O contributo para o cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

Foi neste enquadramento que a CTI construiu um quadro de avaliação estratégica, ferramenta usada para realizar a avaliação das opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, estruturada em **5 Fatores Críticos de Decisão, 24 critérios de avaliação e 88 indicadores**. O quadro de avaliação estratégica contém macropolíticas que dão orientação estratégica e que representam compromissos nacionais e internacionais. Os Fatores Críticos de Decisão são temas estratégicos críticos para a decisão e constituem os seguintes domínios: Segurança Aeronáutica; Acessibilidade e Território; Saúde Humana e Viabilidade Ambiental; Conectividade e Desenvolvimento Económico; Investimento Público e Modelo de Financiamento.

No documento são identificadas as tendências mais críticas em cada Fator Crítico de Decisão, mas também as principais oportunidades e riscos para o ambiente e a sustentabilidade, assim como as principais diretrizes e orientações recomendadas.

*“Este relatório apresenta ao país uma metodologia de sucesso para tomar decisões complexas e exigentes com grande impacto para Portugal, que atravessam legislaturas, e merecem sempre um processo de participação pública como aquele que executámos. Devemos sempre garantir decisões tecnicamente substanciadas, mas superiormente valorizadas com os contributos de diversas entidades e cidadãos”, acrescenta a CTI.*

O Relatório Preliminar de Avaliação de Opções Estratégicas para o Aumento da Capacidade Aeroportuária da Região De Lisboa é um documento público disponível em: [Aeroparticipa](#).

Para mais informações, contactar:

**ALL Comunicação**

Margarida Fiúza | 91 967 31 99 | [margarida.fiuza@allcomunicacao.pt](mailto:margarida.fiuza@allcomunicacao.pt)

José Aguiar | 91 239 49 20 | [jose.aguiar@allcomunicacao.pt](mailto:jose.aguiar@allcomunicacao.pt)

Gonçalo Santos | 91 646 86 63 | [goncalo.santos@allcomunicacao.pt](mailto:goncalo.santos@allcomunicacao.pt)