

ANEXO 1

COMPARAÇÃO ENTRE AS OPÇÕES DE SOLUÇÃO AEROPORTUÁRIA A CONSIDERAR NA A.A.E.

Segundo o que o Governo tornou público, a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) que se propõe realizar considera três (na verdade apenas duas) soluções aeroportuárias para a Região de Lisboa. A primeira é a conhecida solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto do Montijo o de complementar. A segunda é também uma solução dual, mas em que o Aeroporto do Montijo adquirirá, progressivamente, o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto Humberto Delgado o de complementar. E, por fim, a construção de um novo aeroporto internacional de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete CTA).

Das três alternativas, a única novidade é a intenção de transformar a BA6/Montijo em aeroporto principal. Responsáveis da ANA/Vinci falaram vagamente numa segunda pista, mas não é conhecido qualquer estudo, mesmo preliminar, que explicita como se transformará um aeroporto com inúmeras limitações, como será o do Montijo, em aeroporto principal. É forçoso que esta lacuna seja preenchida com brevidade, pois seria inaceitável fazer-se uma AAE em que dois projectos são comparados com um mero conceito abstrato.

Em consequência dessa indefinição, na comparação que aqui faremos apenas consideraremos as soluções:

1. Humberto Delgado (Portela) como aeroporto principal e a BA6/Montijo como aeroporto complementar; e
2. Humberto Delgado (Portela) e Aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), assumindo progressivamente este último o estatuto de principal e finalmente, se/quando entendido conveniente, de único aeroportode Lisboa.

Os promotores da opção Portela mais aeroporto civil complementar a construir nos terrenos da Base Aérea 6, têm posto em confronto, de forma enviesada, duas realidades incomparáveis:

- Um grande aeroporto no CTA, conforme ao projecto da ANA/NAER, já na primeira versão compreendendo duas pistas paralelas, um terminal moderno, grande espaço para estacionamento de aviões e uma capacidade estimada próxima dos 100 movimentos/hora, portanto em condições de substituir completamente a Portela.
- Um pequeno aeroporto complementar no Montijo, com pista apenas para aviões de médio curso e capacidade horária de 24 movimentos/hora.

Porém, também é possível equacionar no CTA uma solução intermédia de “Portela+1” fazendo uma pista de 4000m e um terminal provisório (opção 2 supra).

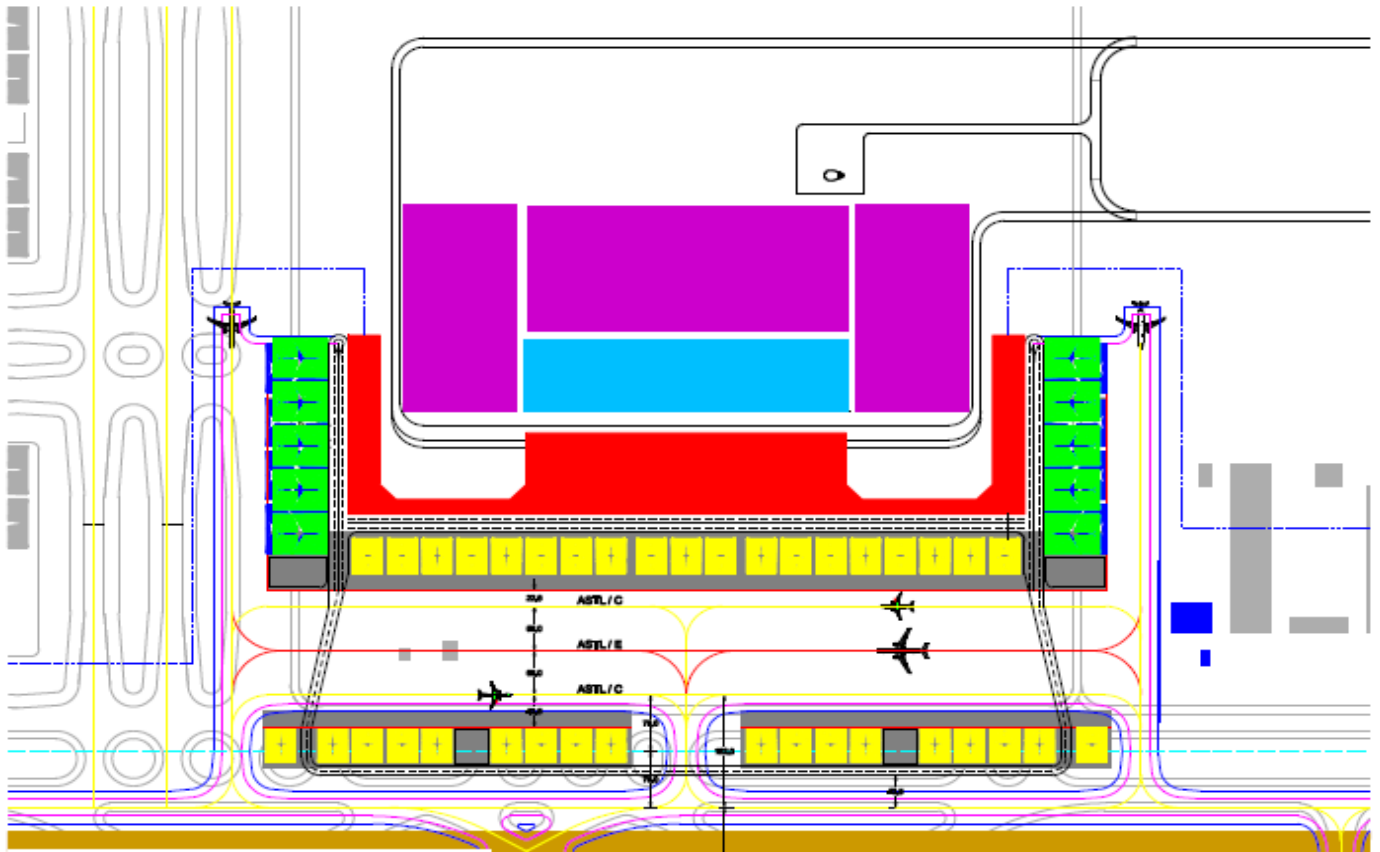
Uma tal opção, a que daremos a designação de Fase 0 porque construída em cima da solução de 4 pistas da ANA/NAER, em nada prejudicaria a construção posterior da Fase 1 deste projecto e teria - como aqui demonstraremos - inegáveis vantagens sobre a opção BA6/Montijo, pois poderia oferecer a flexibilidade necessária para se planear uma transição progressiva e ordenada das operações das companhias aéreas de diferentes tipologias para o CTA e decidir sobre quando iniciar, também de forma progressiva, as obras para construção da referida Fase 1 do projecto ANA/NAER, que podem ser executadas sem perturbação das operações aéreas.

O quadro anexo compara as vantagens e desvantagens do Portela+1 na BA6/Montijo com o Portela+1 no CTA -(Fase 0 do NAL).

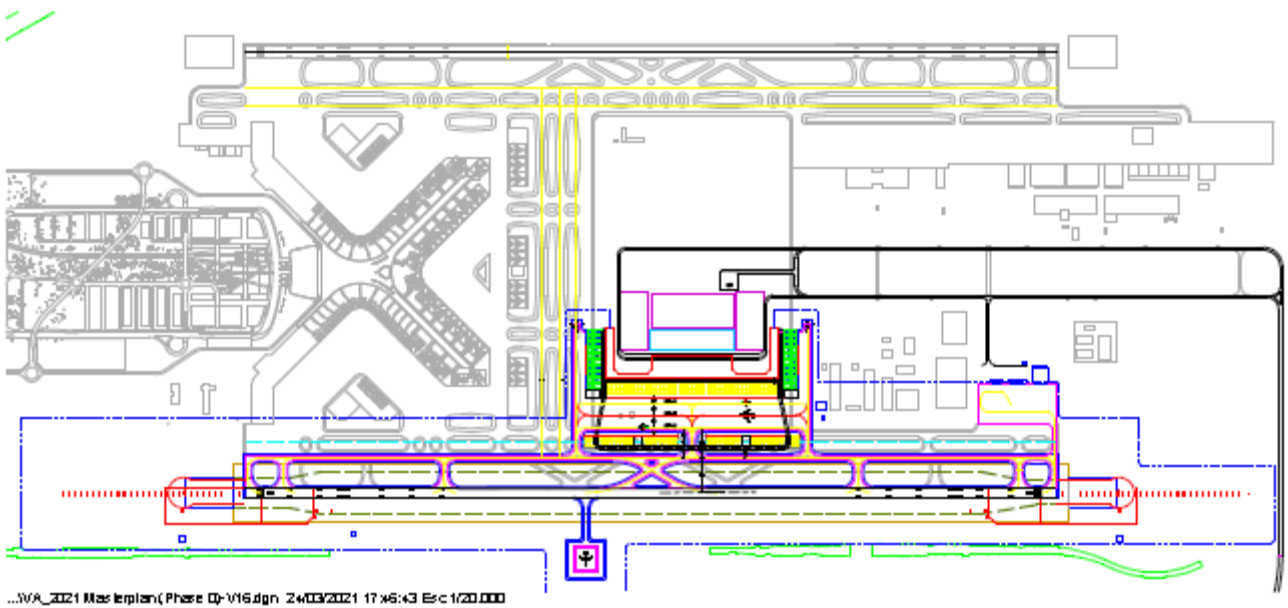
TABELA COMPARATIVA	SOLUÇÕES AEROPORTUÁRIAS	
	BA6/MONTIJO	NAL/CTA (FASE 0)
Facilidade de Construção, Prazos e Custos	<p>Elevada probabilidade da destruição da rede viária durante as obras. Para garantir a cota de 5 m na soleira da Pista 01, considerando os 300m de prolongamento para sul, a cota terá de subir 2,70 m. A altura do aterro ao longo do perfil longitudinal de toda a nova plataforma terá o valor máximo de 2,3 m de espessura e o valor médio de 1,15m. Toda a plataforma terá de ser aterrada na largura necessária com este valor médio na extensão de 2600m. O pavimento da pista e caminhos de circulação associados terão ainda de ser reforçados por carecerem do PCN (resistência do pavimento) necessário.</p>	<p>Construção seguramente mais económica e rápida porque não apresenta especiais dificuldades construtivas. Possibilidade de ter abastecimento de combustível por pipeline enquanto o Montijo terá de ser abastecido por auto-tanque.</p>
Ambiente e Segurança	<p>As povoações de grande densidade populacional a sul da pista, tais como Lavradiç, Baixa da Banheira e Moita passarão a ser sobrevoadas a baixa altitude pelas aterragens sentido Norte e pelas descolagens sentido Sul, com níveis de ruído para além do aceitável e riscos para a segurança, estes potenciados pelos riscos de birdstrike.</p>	<p>Baixa densidade de presença humana susceptível de ser afectada pelo ruído. Medidas de mitigação identificadas na Declaração de Impacto Ambiental. A pista que se pretende construir na Fase 0 é a que apresenta menor impacto. Riscos de birdstrike e impactos na avifauna muito inferiores aos do Montijo.</p>
Limitações Operacionais das Pistas	<p>Pista após extensão com máximo 2580m apenas permitindo operações de narrow bodies de médio curso. Reduzida possibilidade de transferência de tráfego significativo da Portela para além de alguns voos "Low cost". Dificuldades de instalação de equipamento para apoio a aproximações de precisão a utilizar em condições de baixa visibilidade.</p>	<p>Pista com 4000m sem limitação de tipo de aeronave o que permite transferência de qualquer tipo de tráfego da Portela, incluindo toda ou parte da operação da TAP. Pode ser instalado sem dificuldade equipamento de precisão para operações em baixa visibilidade.</p>
Capacidade	<p>Meta avançada pelos promotores da solução é de 24 movimentos/hora, mas alinhamento para descolagem na Pista 01, muito condicionado pela inadequação do layout, faz prever uma capacidade de pista bastante inferior àquela meta.</p>	<p>Capacidade estimada em 40 movimentos por hora, inferior à da Fase 1, dado que os acessos e saídas da pista não serão nesta fase construídos na totalidade.</p>
Vida Útil	<p>É uma solução que esgotará algures na década de 30, já que nada mais retirará da Portela do que tráfego "Low cost".</p> <p>Reduzido potencial para o desenvolvimento da economia local.</p>	<p>Longevidade muito extensa, praticamente sem hipótese de esgotamento durante este século, dado que permite desenvolver o aeroporto até quatro pistas paralelas (dimensão equivalente ao actual aeroporto Charles de Gaulle, de Paris).</p> <p>Permite um plano de uso de solos envolvente, incluindo as necessidades conexas com a aviação e resultantes da dinâmica económica induzida pelo aeroporto.</p>
Acessibilidade	<p>Ligação rodoviária mais rápida pela Ponte Vasco da Gama, podendo ser complementada por via fluvial, sendo que a primeira entronca na 2ª Circular, enquanto que a segunda termina na zona ribeirinha do Tejo.</p> <p>A acessibilidade ferroviária Via Poceirão será ineficaz como alternativa, sendo impraticável através de uma terceira travessia do Tejo.</p>	<p>Ligação rodoviária mais demorada do que a do Montijo pela Ponte Vasco da Gama, mas mais rápida à Ponte 25 de Abril.</p> <p>Ligação ferroviária possível através do Poceirão, assim como por uma terceira travessia do Tejo. A ligação ferroviária não só era mais rápida como aumentaria a área de influência de forma significativa, beneficiando muito mais população do que a ligação fluvial prevista no Montijo.</p>

ANEXO 2

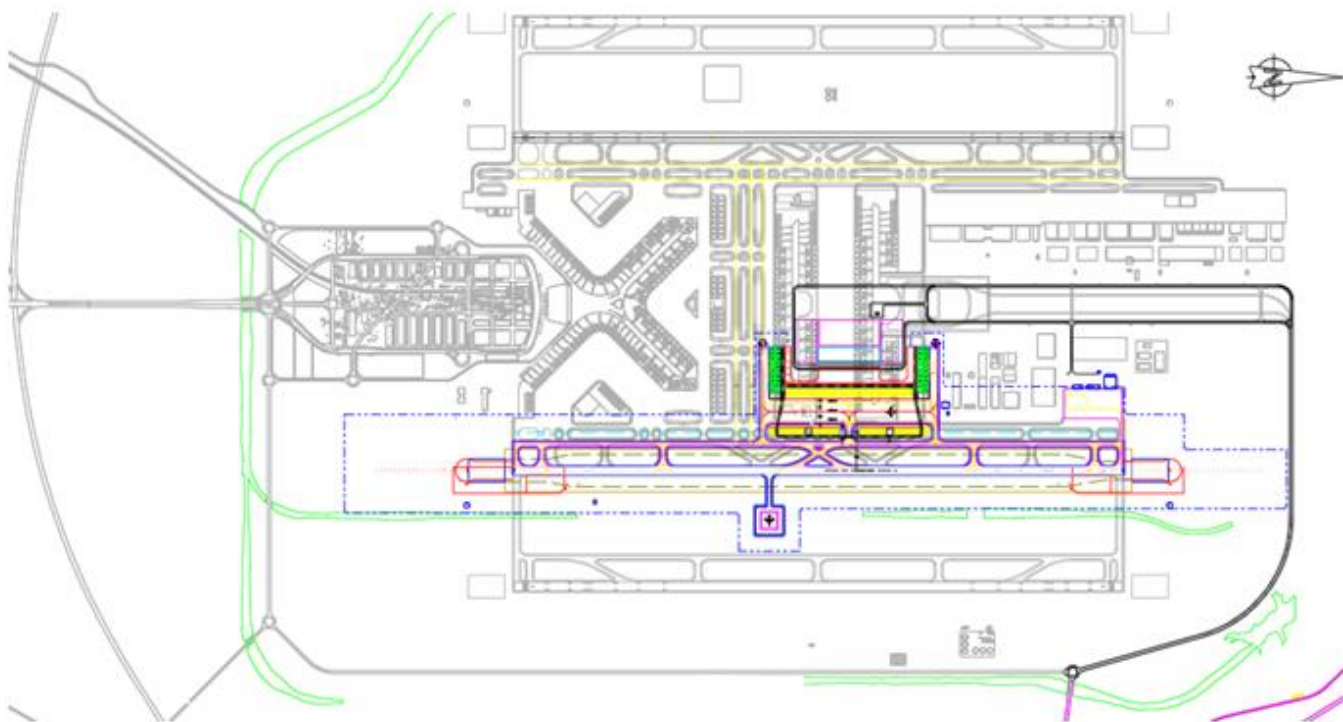
LAY-OUT DO NAL/CTA - FASE "0"



LAY- OUT DO NAL/CTA - FASES "0 + 1"



LAY- OUT DO NAL/CTA – FASES “0 + Ultimate Stage”



OBS: Para definir as Fases assumem-se grandes saltos de capacidade resultantes da introdução de novas pistas. Assim, no Plano Director da Solução Definitiva (Projecto ANA SA/NAER) consideramos a Fase 1 com 2 pistas, a Fase 2 com 3 pistas e a Última Fase com 4 pistas.