

O Investimento no Novo Aeroporto de Lisboa
- Comentários
- Decisões políticas sobre NAL, TGV, TTT

20/05/2024

(por ordem cronológica)

(Em complemento do texto de 30/04/2024,
O Investimento no Novo Aeroporto de Lisboa,
no portal do Círculo de Estudos do Centralismo)

I) Comentários ao texto de 30/04

- 1) Jorge Bártolo, p 2
- 2) Manuel Guedes Vieira, p 3
- 3) Alberto Aroso, p 3
- 4) Manuel Correia de Pinho, p 5
- 5) Luís Mira Amaral, p 7

II) Decisões do Governo em 14/05 - NAL, TGV, TTT

- 1) CM, comunicado, p 11
- 2) CM, notícia 1, p 12
- 3) CM, notícia 2, p 13
- 4) CM, notícia 3, p 15
- 5) CM, apresentação, p 16

III) Breves notas em 20/05

Miguel Cadilhe, p 17

Abreviaturas

AHD Aeroporto Humberto Delgado, ou Portela.
CM Conselho de Ministros.
CTA Campo de Tiro de Alcochete.
CTI Comissão Técnica Independente.
MTJ Montijo.
NAL Novo Aeroporto de Lisboa.
STR Santarém.
TGV ou LAV Linha ferroviária de Alta Velocidade.
TTT Terceira Travessia do Tejo.
VNO Vendas Novas.

I)

Comentários ao texto de 30/04

1) Jorge Bártolo

(Associado do Círculo, economista)

Londres, 03 05 2024

Ao ler o texto do Dr. Miguel Cadilhe sobre o investimento no novo aeroporto de Lisboa e o comentário do Dr. Carlos Tavares, gostaria de partilhar algumas pequenas reflexões com os associados do Círculo de Estudos do Centralismo.

- A sede do poder político em Lisboa sempre contribuiu para reforçar a **acumulação do investimento público e da riqueza** na Grande Lisboa. (...)
- A **macrocefalia** conduz a que a grande região de Lisboa já esteja a arrebentar pelas costuras. O crescimento da economia muito assente no turismo não deveria continuar por muito mais tempo. Em Lisboa e noutras zonas do país, os residentes sofrem nomeadamente através do aumento desmedido do preço da habitação e da inflação.
- (...) Portugal continua a sofrer as consequências de elevados investimentos, públicos ou privados, em infraestruturas, que de uma forma ou outra acabam por ser pagos pelos cidadãos. Muito provavelmente os cenários de crescimento da procura não contemplarão adequadamente a entrada em funcionamento do TGV e a melhor utilização dos outros aeroportos.
- Alguma da procura do aeroporto de Lisboa resulta do modelo de manutenção e expansão de um grande hub aeroportuário em Lisboa. A história das últimas décadas evidencia o desvio de rotas internacionais para Lisboa, mesmo quando a origem ou o destino é outro. Um dos muitos exemplos desse desvio eram os voos para o Recife e outros destinos no Brasil. Uma grande parte, senão a maioria dos viajantes eram do Norte (...).
- Resta esperar que a decisão política não vá no sentido de destruir o investimento existente na Portela. Seria sempre uma má decisão, mesmo que obscurecida por hipotéticos aproveitamentos imobiliários.

2) Manuel Guedes Vieira
(Associado do Círculo, economista)
Lisboa, 04 05 2024

Li com muito interesse e atenção a análise sobre a construção do novo aeroporto (...). Na óptica do economista a conclusão é inatacável.

Também apreciei o comentário de Carlos Tavares; quanto a este, não concordo que o impacto ambiental do Montijo seja idêntico ao de Alcochete: apesar das proximidades geográficas, em termos ambientais há fortes diferenças...

Mas a grande questão, que subsiste, é se se justifica este investimento, se haverá procura para um novo aeroporto... **Não seria preferível apostar na renovação da ferrovia nacional** (que inclui o **Interior**)? (...)

3) Alberto Aroso
(Associado do Círculo, engenheiro)
Porto, 10 05 2024

(...) Infelizmente, nas últimas décadas, Portugal mergulhou num processo de **litoralização** que agravou e continua a agudizar um enorme desequilíbrio entre o **Portugal interior** e o Portugal da fachada atlântica. Sucessivas decisões centralistas conduziram-nos a esta realidade que urge reverter.

O NAL é mais um desses casos, (...) pois significa mais uma vez concentrar investimento na AML em detrimento do resto do País, não obstante um aeroporto desta importância tenha um impacto em toda a economia. Falta avaliar mais detidamente se positivo, ou negativo...

Voltando ao trabalho da CTI, verifica-se que tem lacunas ao nível dos pressupostos da análise. Em primeiro lugar falta uma base de comparação que não se resume apenas a um parágrafo, ou seja, o cenário "*do nothing*", essencial para qualquer análise económica de um projeto. Segundo, a falta dos custos das acessibilidades que é essencial para a análise de opções, não bastando apenas os benefícios. E por último a não inclusão do aeroporto de Beja, subalternizando essa opção "**interior**" independentemente das conclusões associadas à mesma.

Porque foi feito assim? A "tentação dos grandes projetos" e um "*wishful thinking*" excessivamente otimista, dada a falta de informação essencial para o processo de decisão.

Neste contexto, questiono se será melhor para o País um novo aeroporto, com projeções de procura irrealistas e sem perspectivas de financiamento comunitário, recaindo os custos ou grande parte deles no OE (orçamento do Estado), ou se será esse investimento muito mais necessário no território do **interior**, de forma a aproximá-lo fisicamente, economicamente e socialmente do litoral? Não deveria a análise da CTI também avaliar o valor económico do investimento-NAL nos territórios do **interior**? Qual seria o valor económico para o País, de uma rede ferroviária moderna que verdadeiramente encurtasse os tempos de viagem litoral/**interior**?

Por último, e relativamente ao comentário de Carlos Tavares sobre o investimento ferroviário entre Porto e Lisboa, gostaria de referir o seguinte:

- A linha do Norte está congestionada nas aproximações ao Porto, a Coimbra e a Lisboa, não havendo períodos suficientemente alargados para a execução de trabalhos;
- O máximo período de trabalho que se consegue, sem penalizar a circulação de comboios, ronda as 4 horas/noite, o que aumenta muito os custos unitários de trabalho; (...);
- A heterogeneidade de serviços ao nível das velocidades e das leis de paragens, diminui a capacidade, ou seja, o número de comboios por hora e sentido.

Face a estas dificuldades, optar pela continuação da recuperação/modernização da atual linha do Norte é repetir o erro de 1988, quando a opção foi modernizar a linha do Norte em vez de construir desde logo uma linha de TGV, como Espanha fez entre Madrid e Sevilha, e que se verificou ter sido a decisão correta. Aliás, já se gastou mais na linha do Norte nos últimos 30 anos, do que se tivéssemos construído desde logo o TGV, mantendo-se praticamente as 3h de tempo de viagem desde 1988.

<https://expresso.pt/sociedade/2020-09-01-Linha-do-Norte-custou-tanto-como-uma-linha-de-alta-velocidade-mas-em-40-anos-o-comboio-Lisboa-Porto-pouco-acelerou>

4) Manuel Correia de Pinho
(Associado do Círculo, economista)
Porto, 12 05 2024

Manuel Correia de Pinho

NR140
maio de 2024

Novo Aeroporto de Lisboa e procura aeroportuária

1. O estudo de Miguel Cadilhe (MC) denominado "O Investimento no Novo Aeroporto de Lisboa" suscita considerações complementares sobre a variável que nos relatórios da Comissão Técnica Independente (CTI)¹ é crucial para a apreciação económica e financeira das diversas opções estratégicas adotadas: a "Procura projetada".

2. A "Procura projetada", medida pelo número de passageiros que procuram o(s) Aeroporto(s) de Lisboa, é determinante no quarto critério assumido por MC no "Painel de critérios – resumo do economista" (pág. 6) onde é relacionada com a variável "Procura não atendida".

Vale a pena esclarecer que, nestas notas, se entende que a "Procura não atendida" corresponde ao conceito seguinte:

$$\text{Procura não atendida (\%)} = \frac{\text{Procura não atendida (em número de passageiros/ano)}}{\text{Procura projetada (em número de passageiros/ano)}} ;$$

e que a "Procura não atendida" (isto é, a procura não satisfeita) é composta por:

- procura não atendida por falta de capacidade;
- procura não atendida por perda de passageiros em trânsito por operação em sistema dual;
- procura não atendida por efeito de realocização (menor centralidade do aeroporto); e
- procura não atendida por legado de asfixia de capacidade do atual AHD.

3. Como salienta MC, "a procura é o calcanhar de Aquiles de qualquer estudo deste género que se abalance a prever o muito longo prazo". O que o leva, avisadamente, a exigir, na secção VI do estudo, ponderação sobre a fiabilidade dos valores desta variável.

4. A questão da fragilidade das projeções a longo prazo é reconhecida pela CTI quando afirma que "a nível de projeções agregadas por grandes espaços geográficos, o mais comum é não exceder horizontes de 30 anos, com indicações algo vagas a partir daí" (CTI, PT1_Relatório de síntese,22). A apreciação dos Relatórios da CTI deve ter esta fragilidade em consideração.

¹ Ver em "www.aeroparticipa.pt".

A escolha de MC para a seleção da data de aplicação do quarto critério no "Painel de critérios – resumo do economista" incide sobre o ano 2086.

Recorrendo ao Quadro 21 de PT1, Relatório de síntese (fonte adotada por MC), em 2050 a "Procura não atendida" seria ordenada assim:

OE	Procura não atendida
CTA	12%
AHD+CTA	14%
VNO	15%
STR	15%
AHD+VNO	16%
AHD+STR	16%

Nota: Nos casos de igual valor do indicador (VNO vs STR) e (AHD+VNO vs AHD+STR) segue-se a ordenação encontrada para 2086.

Verifica-se, assim, que, nas posições mais relevantes (as duas primeiras), a redução do horizonte de projeção para 2050 beneficia a opção AHD+CTA em detrimento da opção VNO.

5. A metodologia adotada para projetar a procura aeroportuária assentou em projeções oferecidas por diversas organizações internacionais ligadas à aviação. Em especial, foram consideradas as projeções oferecidas pelo Eurocontrol e pela ICAL que levaram a CTI à conclusão de que "as taxas de crescimento anual de tráfego aéreo em Portugal desde 2010 têm sido sistematicamente mais elevadas que as registadas na Europa (...) com rácios estáveis em torno de 2,0".

Mas não sendo de "esperar que a taxa de crescimento do tráfego aéreo em Portugal se mantenha com o dobro do valor da média europeia" (hipótese de estimável prudência), a CTI admitiu que "o rácio da taxa de crescimento de tráfego aéreo em Portugal, e em Lisboa, relativamente à taxa de crescimento para a Europa (...), irá ter uma descida lenta em curva logística a caminho da paridade até ao ano 2050".

No seu quadro de considerandos, a CTI concluiu que "as estimativas de procura para o aeroporto de Lisboa em 2050 oscilam entre 2,1 e 3,5 vezes" os valores no presente e que "para o ano de 2086 (...) esses rácios de procura face ao presente atingem valores de 3,6 e 4,6". As taxas de crescimento anual médio correspondentes a estes valores são:

Cenários	2050	2086
Cenário baixo	2,8%	2,1%
Cenário alto	4,7%	2,5%

Anota-se que os valores implícitos no Relatório da CTI para um cenário central são de 3,8% e 2,21% para 2050 e 2086, respetivamente (pág. 9).

6. Como anotação conclusiva, importa ter em consideração, na apreciação da recomendação da CTI, que tal recomendação assenta em pressuposto – o que resulta da "Procura projetada" – cuja robustez não está garantida.

5) Luís Mira Amaral

(Associado do Círculo, engenheiro, economista, ex-ministro da Indústria)

Lisboa, 13 05 2024

Em anexo, sugiro o artigo **AS OPÇÕES REAIS NA ANÁLISE DE PROJETOS DE INVESTIMENTO, O CASO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA**, que escrevi para a Revista da Ordem dos Engenheiros, do qual extraí uma versão mais pequena para um artigo no Expresso.

Começo por comentar a questão “Desenvolvimento do **Interior**/Litorização do País”.

Considero que no plano teórico, devíamos ter tido primeiro um Plano de Ordenamento do Território que não existe (...) e depois subsequentemente um Plano Nacional de Transporte, onde estariam as localizações dos Hubs aéreos que queremos ter, NAL inclusive.

Mas como nada disto se fez, a questão agora é tão só que Lisboa precisa dum NAL e onde se localiza.

Não acredito que se possa manter o AHD *ab eternum*. Se um governo dissesse que ia manter o HAD, esquecendo um NAL, ampliando-o e aproveitando as potencialidades que ainda possa vir a ter, caía-lhe em cima o poderoso lobi Ambiental, dizendo que tal seria inadmissível.

Neste contexto, o que julgo que se pode fazer é ainda fazer investimentos no AHD, o que o governo se prepara para fazer, e começar a pensar no novo aeroporto. Assim sendo, continuar-se-á a operar no AHD (...).

O AHD, tal como o Autódromo do Estoril, quando foram feitos, não havia urbanizações à volta mas elas vieram posteriormente, ajudando à festa contra essas infraestruturas. E julgo que o AHD irá ter grandes pressões para restrições operacionais, restringindo os voos a períodos diurnos, o que também porá em causa a sua operacionalidade.

Vamos então ao NAL.

Montijo por razões ambientais, pelo facto de se ter de fazer uma pista de raiz e porque quando ela se esgotar implicar ter que se avançar para outra solução, ou seja, não tem uma *opção real* de expansão, razões que desenvolvo no meu artigo, não me parece solução aceitável. (...) Os fundos afectos pela ANA ao Montijo (...) têm óbvio custo de oportunidade porque ao serem colocados no Montijo se renunciava à oportunidade de os aplicar posteriormente na nova solução (...) (noção de custo de oportunidade). E não me parece difícil que o governo consiga negociar com o concessionário tal afectação/desvio da verba. (...)

Assim sendo, passemos então à nova solução que poderia ser Alverca ou Santarém deste lado do rio, ou Alcochete ou Vendas Novas na outra margem.

Santarém e Alverca (ainda não consegui perceber porque é que Alverca é excluída) seriam à priori aliciantes no sentido em que poderiam no plano teórico utilizar infraestruturas rodo e

ferroviárias já existentes mas, pelo que dizem, isso é mais teórico do que efectivo porque essas infraestruturas já estão saturadas e como tal não acomodarão os novos fluxos de tráfego criados pelo NAL.

Na outra margem temos Vendas Novas e Alcochete que têm o inconveniente de necessitarem no futuro, talvez não no imediato, de uma nova ponte e uma ligação ferroviária, o que levaria a uma nova ponte rodo-ferroviária, levando à questão sobre o financiamento e no qual a CTI é omissa. É preciso perceber como se financia.

Essa solução poderá começar devagarinho. No artigo falo em começar com uma pista mas os engenheiros dizem-me que o que é realista é começar com duas e só quando o tráfego o justificasse é que se deveria avançar para mais pistas, o que leva a que cautelarmente se deva logo reservar os terrenos para quatro pistas, o que no caso dos terrenos serem já públicos, como em Alcochete, não será problema.

Em suma, comecem devagarinho com o NAL, aproveitem ao máximo o AHD enquanto entretêm os movimentos “contestatários” com o começo do NAL, e estudem as opções de financiamento da nova estrutura rodo-ferroviária.

É claro que as suas preocupações de “desenvolvimento do **Interior**” ficarão mais uma vez congeladas pois o que se trata é de começar com um NAL e quanto à *litorização* que tanto o preocupa, lá vamos ter mais *megalomani*as com o TGV Lisboa-Porto!

E no TGV Lisboa-Porto vejo aí sim um grande “filme de terror”. Além de não me parecer realista gastar mais uns bis para, numa distância de 300 km, ter um TGV, que se justifica para distâncias iguais ou superiores a 600 km.

(...).

AS OPÇÕES REAIS NA ANÁLISE DE PROJETOS DE INVESTIMENTO

O CASO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA

LUÍS MIRA AMARAL

ENGENHEIRO ELETROTÉCNICO (IST) E ECONOMISTA (MSC NOVASBE)

MEMBRO CONSELHEIRO E MEMBRO DA COMISSÃO DE ESPECIALIZAÇÃO EM ENGENHARIA E GESTÃO INDUSTRIAL DA ORDEM DOS ENGENHEIROS

I – AS OPÇÕES REAIS NA ANÁLISE DE PROJETOS DE INVESTIMENTO

Hoje em dia, o ritmo das mudanças afeta todas as atividades económicas, aumentando por vezes drasticamente o nível de volatilidade e o contexto de incerteza em que se tomam decisões de investimento.

Neste contexto, uma análise estática dos investimentos torna-se manifestamente insuficiente. A época em que se tomava uma decisão de investimento que não necessitava de ajustamentos ao longo da vida do projeto terminou.

Durante o período de vida de um projeto haverá que fazer, fatal e inevitavelmente, novas opções de investimento, desinvestimento ou adiamento das decisões de investimento que tinham sido tomadas no instante inicial.

É neste contexto que a literatura financeira e de estratégia económica e empresarial passou a incorporar crescentemente nas análises de investimento o estudo das Opções Reais.

Numa fase inicial, mesmo ainda sem se conhecerem a teoria e a metodologia das Opções Reais, os projetos de investimento passaram a incluir anexos específicos, alguns apenas qualitativos, outros já com análises de sensibilidade quantitativas, que mostravam já na altura a sensibilidade dos analistas e decisores às Opções Reais que se iam pôr durante a execução do projeto de investimento.

No fundo, o que se pretende com as Opções Reais é ter logo na fase de análise de investimento ferramentas qualitativas e quantitativas de análise que permitam avaliar as opções que se vão pôr durante a execução do investimento.

Num interessante e valioso livro "Opções Reais – A Nova Análise de Investimentos", o Dr. Eurico Pereira Lopes explora a analogia entre Opções Financeiras e Opções Reais, por forma a poder incluir na análise estática do Valor Atual Líquido – VAL (*Net Present Value – NPV*) todo o potencial das Opções Reais com o fim de corrigir o VAL.

No fundo, o autor parte das conhecidas metodologias associadas à avaliação dos diferentes tipos de opções financeiras e aplica-as nas Opções Reais.

As Opções Reais vão assim permitir analisar e calcular o VAL em contexto dinâmico associado à complexidade, incerteza e turbulência dos nossos dias.

Embora todos compreendessem a necessidade de utilização das Opções Reais, a sua introdução na avaliação de investimentos tem sido lenta.

Como dizia o Prof. José Paulo Esperança na introdução à obra citada: "Qual o montante que devemos adicionar ao VAL para registar o valor das opções incorporadas no projeto?"

O problema é que, ao contrário das Opções Financeiras, não há normalmente nas Opções Reais um mercado de ativos subjacentes (*underlying assets*) que permita a medição dos indicadores geralmente usados. Esse mercado de ativos subjacentes existe na avaliação das opções financeiras, sobretudo a partir da criação da fórmula conhecida como *Black-Scholes*. Isto explica a preferência inicial, ainda na década de 80, da aplicação das Opções Reais apenas a investimentos no domínio da economia real que tinham associados mercados dos ativos subjacentes a funcionar, como os poços de petróleo e empresas do setor mineiro.

Como se refere na referida obra, a teoria das Opções Reais aplica a Análise de Direitos Contingentes à avaliação de projetos de investimento introduzindo, no âmbito da análise financeira, os componentes de valor associados à flexibilidade operacional e à flexibilidade estratégica "embutidas"

nas oportunidades de investimento cuja avaliação é deixada à intuição e experiência dos gestores e decisores, devido à incapacidade das técnicas dos Fluxos de Caixa Descontados (*Discounted Cash Flows – DCF*) tradicionais para "capturar" essas dimensões de flexibilidade.

Na citada obra, estabelecem-se as diferenças entre Opções Reais e Opções Financeiras, abordando depois nas Opções Reais o problema da sua avaliação, do valor de ativo subjacente, do preço do exercício de opção, do período de expiração, da taxa de juro sem risco e dos "dividendos".

A seguir descreve a taxonomia das Opções Reais com as várias opções que se nos deparam no decorrer de um projeto de investimento:

- Diferimento;
- Incumprimento durante a fase de construção;
- Expansão ou crescimento;
- Contração;
- Encerramento temporário e reatamento das operações;
- Abandono pelo valor residual.

Neste contexto, poder-se-á dizer que:

$$\text{VAL estratégico} = \text{VAL estático} + \text{Prémio da Opção}$$

Tal como nas Opções Financeiras, a grande questão será então a de calcular o Prémio ligado a cada uma destas opções para, a partir do VAL calculado pela análise tradicional, se obter o VAL Estratégico ligado à opção em causa.

II – O CASO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA – MONTIJO OU ALCOCHETE?

Não sou um especialista em aviação, transporte aéreo ou aeroportos, mas para mim é óbvio que a decisão sobre o Novo Aeroporto de Lisboa vai ser tomada num contexto de grande incerteza sobre a evolução da aviação civil e do transporte aéreo. A pandemia com as reuniões de negócios por videoconferência veio alterar o mercado das viagens de negócios e as tendências de descarbonização também vão impactar o tipo de aviões e o modo de viajar, influenciando o futuro da aviação comercial.

Tudo isto, e de acordo com o explicado anteriormente, aconselha que o projeto do Novo Aeroporto de Lisboa tenha "embutidas" Opções Reais no seu desenvolvimento, permitindo a flexibilidade necessária de acordo com a evolução da procura.

Este tipo de abordagem com Opções Reais poder-se-á aplicar às várias localizações possíveis, mas vamos, no âmbito deste artigo, e como mera exemplificação, aplicá-la apenas às duas alternativas que têm vindo ser amplamente ventiladas: Montijo e Alcochete.

É então óbvio que a solução Montijo não incorpora nenhuma Opção Real, pois não permite nenhuma expansão posterior, ao passo que a solução Alcochete permite o exercício das Opções Reais, pois poder-se-á começar com uma única pista, aumentando-se depois a capacidade aeroportuária, se e quando for necessário, de acordo com a evolução da procura. Na linguagem atrás explicada, a solução Alcochete tem assim um evidente Prémio em relação à solução Montijo.

Complementarmente, acrescentaria o seguinte:

- Parece-me perfeitamente errado afirmar que no Montijo já temos um aeroporto, pois a pista lá existente não serve para utilização dos voos comerciais, ter-se-á que construir outra de raiz para os voos comerciais;
- É errado comparar Montijo apenas com uma pista com Alcochete logo com quatro pistas. Tem de se comparar Montijo com uma pista com Alcochete apenas com uma pista, sendo certo que no Montijo não poderemos depois exercer uma Opção Real, ao passo que tal pode ser exercido posteriormente em Alcochete;
- Com os problemas ambientais que se põem no Montijo, se o projeto aí for aprovado, certamente qualquer projeto passará em Portugal nos Estudos de Impacto Ambiental...

Em suma, não consigo perceber os raciocínios daqueles que dizem que devemos começar pelo Montijo e, depois do Montijo esgotado, passamos então a Alcochete. Se assim é, porque é que não

se começa logo com um projeto pequeno em Alcochete, exercendo depois, quando e se necessária, a Opção Real da sua expansão, poupando o tempo e o dinheiro gastos numa etapa intermédia no Montijo?

BIBLIOGRAFIA

“Opções Reais – A Nova Análise de Investimentos”, Eurico Pereira Lopes, Edições Sílabo
“Gestão para Engenheiros”, Luís Mira Amaral, Bnomics

II)

Decisões do Governo em 14/05 - NAL, TGV, TTT

1) CM, comunicado

O Conselho de Ministros, reunido no dia 14 de maio de 2024, na Residência Oficial do Primeiro-Ministro:

1. Aprovou a Resolução do Conselho de Ministros que determina o desenvolvimento de um novo aeroporto internacional de Lisboa, com a designação de Aeroporto Luís de Camões, localizado no Campo de Tiro de Alcochete, de forma a substituir, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado.

O Conselho de Ministros deliberou ainda mandar o Ministro de Estado e das Finanças e o Ministro das Infraestruturas e Habitação para praticar os atos e realizar as diligências necessárias à concretização do novo Aeroporto Luís de Camões, com a máxima celeridade, racionalidade económica e eficiência.

A decisão fundamenta-se numa apreciação do trabalho e conclusões da Comissão Técnica Independente que estudou, de forma profunda e participada, várias alternativas de localização.

Relativamente à designação do novo aeroporto como Luís de Camões, pretende-se homenagear uma das mais notáveis figuras da história, cultura e língua portuguesas.

2. Aprovou a Resolução do Conselho de Ministros com várias determinações para a concretização célere e efetiva da expansão da capacidade do Aeroporto Humberto Delgado.

A Resolução determina que a ANA – Aeroportos de Portugal, S. A. desenvolva o Plano de Investimentos faseado para o Aeroporto Humberto Delgado, em estreita cooperação com as demais entidades competentes, tendo em vista atingir o objetivo de 45 a 47 movimentos por hora.

O Conselho de Ministros deliberou ainda que a Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal, E. P. E., desenvolverá um plano de expansão da capacidade do espaço aéreo de Lisboa, e que a Autoridade Nacional da Avaliação apresentará alternativas que permitam maior utilização do espaço ao Aeródromo de Trânsito n.º 1.

3. Aprovou a Resolução do Conselho de Ministros que mandata as Infraestruturas de Portugal, S.A., para concluir os estudos relativos à concretização da Terceira Travessia do Tejo (TTT), no eixo Chelas-Barreiro, e à ligação de alta velocidade entre Lisboa e Madrid.

O estudo sobre as valências e características topológicas da TTT deverá ser concluído até final de 2024.

O Conselho de Ministros deliberou ainda que os demais Estudos de Procura e de Resiliência às Alterações Climáticas, a Análise Custo/Benefício, o Estudo Prévio e o Estudo de Impacte Ambiental deverão ficar concluídos no primeiro semestre de 2026.

Os estudos sobre a ligação de alta velocidade serão realizados no pressuposto de um tempo de percurso Lisboa-Elvas/Badajoz em cerca de uma hora. (...)

2) CM, notícia 1: “Evolução do Sistema Aeroportuário de Lisboa contempla aeroporto em Alcochete, reforço da ferrovia com Alta Velocidade e nova travessia do Tejo”

O Governo aprovou hoje em Conselho de Ministros a Evolução do Sistema Aeroportuário de Lisboa que define a localização do novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, a Terceira Travessia do Tejo (TTT) e o reforço da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Porto-Lisboa e Lisboa-Madrid.

A decisão sobre o novo aeroporto de Lisboa – que se chamará Aeroporto Luís de Camões e que estava por definir há mais de 50 anos - toma hoje um carácter definitivo, seguindo a recomendação da Comissão Técnica Independente.

Adicionalmente, o Aeroporto Humberto Delgado (AHD) vai beneficiar de melhorias, com vista a responder às acentuadas limitações de crescimento. Exigia-se assim uma tomada de

decisão urgente no sentido de responder, dentro do possível, à crescente procura, tendo em conta o caráter temporário do AHD.

O Novo Aeroporto de Lisboa, a construir no Campo de Tiro de Alcochete, permite uma solução com natureza expansível, de forma a acomodar a procura a longo prazo a 2050 e pós 2050 – modelo de base assente em duas pistas, com 90-95 movimentos/hora, com capacidade de expansão até quatro pistas.

A opção pelo Campo de Tiro de Alcochete, que permite uma resposta expansível mediante crescimento da oferta, evita um ónus adicional de desapropriação de terrenos, obrigatória para outras soluções, aumenta a qualidade da resposta de mobilidade em Lisboa em termos ambientais, sendo uma escolha que aposta na intermodalidade com a ferrovia. Tem ainda em conta o desenvolvimento económico do arco ribeirinho sul da cidade de Lisboa e do desenvolvimento do conceito "Airport City", além da proximidade às principais vias rodoviárias e ferroviárias, permitindo descentralizar o tráfego do centro da capital.

Assim, o Governo decidiu reforçar a Ligação Ferroviária de Alta Velocidade (LAV) Porto-Lisboa e Lisboa-Madrid e reforçar as ligações ferroviárias ao novo aeroporto, bem como avançar com a terceira travessia do Tejo (TTT), essenciais à acessibilidade ao novo aeroporto.

A LAV oferece uma alternativa de transporte competitiva - reduzindo os tempos de percurso Lisboa-Porto e Porto-Madrid - e apresenta-se com uma alternativa ao transporte aéreo. Além disso, contribui para concretizar o objetivo estabelecido pela Comissão Europeia na Estratégia de Mobilidade Inteligente e Sustentável de duplicar o tráfego ferroviário de passageiros de alta velocidade.

A Travessia do Tejo Chelas-Barreiro permite, ao mesmo tempo, uma melhoria da coesão territorial na Área Metropolitana, a criação de novas centralidades e a redução da pressão habitacional sobre o concelho de Lisboa. Por outro lado, liberta constrangimentos da capacidade da infraestrutura ferroviária nas ligações a sul.

3) CM, notícia 2: “Governo escolhe Alcochete para local do Novo Aeroporto” - “Aeroporto Humberto Delgado vai manter-se apenas enquanto o Novo Aeroporto Luís de Camões não estiver operacional”

O Conselho de Ministros decidiu localizar o Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete e manter temporariamente o Aeroporto Humberto Delgado, aumentando a sua capacidade até que o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) esteja operacional.

O Governo decidiu ainda batizar o novo aeroporto com o nome do poeta Luís de Camões. O NAL será o aeroporto único da região, quando estiver completamente construído e operacional, devendo ser concebido para poder expandir-se (acomodando a procura a longo-prazo), estimulando economias de aglomeração e integrado com outros projetos de acessibilidade.

As recomendações, alinhadas com Contrato de Concessão do Aeroporto Humberto Delgado (AHD), são para um modelo de base assente em 2 pistas (com capacidade para 90 a 95 movimentos por hora) e possibilidade de expansão até 4 pistas, para uma estimativa de tráfego de passageiros que possa ultrapassar os 100 milhões em 2050.

Único aeroporto

A opção por um único aeroporto permite mitigar o impacto ambiental e social na região de Lisboa, uma vez que a solução de dois aeroportos duplica os efeitos ambientais negativos e a solução única se localiza em zonas com baixa densidade populacional. Lisboa é a 2ª capital europeia com mais habitantes expostos a ruído aeronáutico.

Esta escolha permite ainda acomodar os planos de expansão da TAP, cujas projeções preliminares são de 190-250 aeronaves em 2050.

O NAL atuará como catalisador da atividade económica da zona do Arco Ribeirinho Sul, devido à intermodalidade entre aeroporto, ferrovia e rodovia com acesso a Sines (desenvolvendo o hub logístico nacional).

Alcochete

O Governo concluiu que o Campo de Tiro de Alcochete apresenta vantagens face a Vendas Novas pois localiza-se inteiramente em terrenos públicos (Vendas Novas requer expropriações, representando ónus adicional), dispôs já de uma Declaração de Impacte Ambiental (atualmente caducada), tem maior proximidade ao centro de Lisboa (exigindo menos tempo e custos de deslocação) e está mais próximo das principais vias rodoviárias e ferroviárias (permite retirar tráfego do centro de Lisboa).

O custo total para duas pistas é de 3 231 M€ (primeira pista) e de 2 874 M€ (segunda pista), no total de 6 105 M€. A primeira pista deverá estar construída em 2030 e a segunda em 2031.

O Governo está a negociar com Concessionária para abreviar os prazos para a ANA concorrer ao novo aeroporto, como está previsto no contrato de concessão.

Aeroporto Humberto Delgado

A segunda parte de decisão é promover o aumento da capacidade no AHD para atingir 45 movimentos por hora e investimentos nos terminais e acessibilidades, de acordo com o contrato de concessão da ANA.

O AHD está em situação de congestionamento operacional, encontrando-se desde 2018 acima dos limites definidos pela Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO, na sigla inglesa).

A complexidade das operações resulta em atrasos e baixas classificações em avaliações de serviço ao passageiro, com 3,5 em 5 no questionário de qualidade de serviço em 2023. A pontualidade à partida era de 52,2% em 2022.

É imperativo dar resposta à crescente procura a curto prazo, cujas projeções apontam para 39 milhões de passageiros em 2030.

Finalmente, o projeto está integrado com as Linhas de Alta Velocidade ferroviária (LAV), permitindo ao AHD capturar passageiros das rotas aéreas subjacentes e melhorar o acesso ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro como aeroporto preferencial para passageiros na região Centro.

4) CM, notícia 3: “Terceira Travessia do Tejo (TTT) entre Chelas e Barreiro”. “A nova ponte será rodoviária e ferroviária integrando-se na Ligação de Alta Velocidade para Madrid”

O Governo decidiu construir a ponte que fará a terceira travessia do Tejo em Lisboa (TTT) entre Chelas e o Barreiro. A ponte será simultaneamente ferroviária e rodoviária.

Esta nova travessia vai resolver constrangimentos de capacidade da infraestrutura ferroviária nas ligações a sul.

Neste âmbito, aumenta a competitividade dos serviços ferroviários entre Lisboa e a região sul (Alentejo e Algarve) com redução de cerca de 30 minutos face aos percursos atuais, bem como com maior frequência dos serviços.

Reduz o tempo de percurso no eixo Lisboa-Barreiro em 10 minutos e no eixo Lisboa-Setúbal em 30 minutos, e permite ainda o reforço da oferta ferroviária suburbana (Linhas de Cintura, de Sintra e Eixo Norte/Sul).

Finalmente, permite o tráfego ferroviário de mercadorias sem restrições.

Coesão territorial

A nova travessia melhora a **coesão territorial na Área Metropolitana** de Lisboa, possibilitando uma redução na pressão habitacional sobre o concelho de Lisboa e sendo um fator de dinamização económica no Arco Ribeirinho Sul.

A TTT é ainda essencial para as acessibilidades ao Novo Aeroporto de Lisboa, localizado no Campo de Tiro de Alcochete.

A solução de uma ponte com linha férrea por baixo e estrada por cima soluciona diversos problemas.

A componente rodoviária é complementar às travessias existentes (pontes 25 de Abril e Vasco da Gama) cujo nível de serviço e fiabilidade estão em declínio.

Reforça também a acessibilidade direta no corredor Lisboa-Barreiro e melhora as acessibilidades de Lisboa ao triângulo Barreiro-Moita-Coima, com ganhos de tempo que, em alguns casos, chegam a 50%.

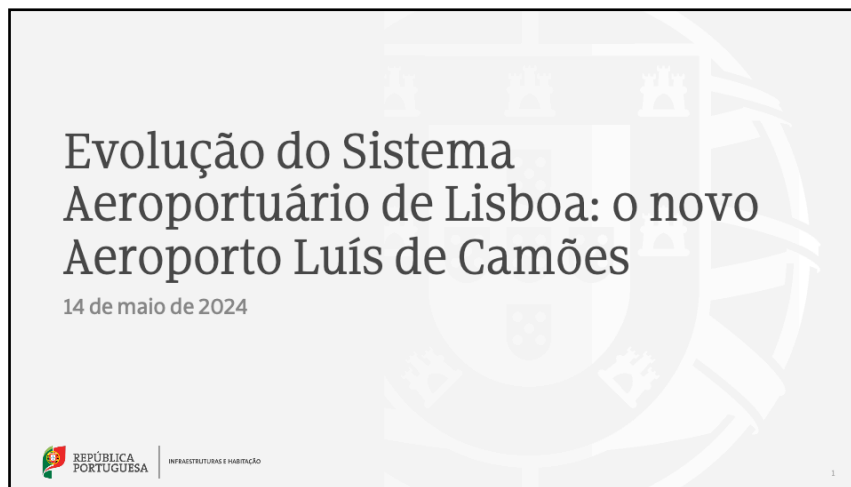
A componente ferroviária integra-se na Rede Ferroviária Convencional (Linha de Cintura, Linha do Alentejo e acesso ao Novo Aeroporto de Lisboa), permitindo a ligação de alta velocidade entre Lisboa e Madrid.

Os próximos passos neste processo são a conclusão dos estudos relativos às características da TTT e a definição de um novo modelo de gestão para as três travessias do Tejo em Lisboa, que incluía a construção da TTT. >>

5) CM, apresentação: “Evolução do Sistema Aeroportuário de Lisboa: o novo Aeroporto Luís de Camões”

Copiar o link e usar:

<https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBQAAAB%2bLCAAAAAABAAzNDEyNAIAEW5PDAUAAA%3d>



III)
Breves notas em 20/05

Miguel Cadilhe

1. O **Interior**, praticamente desconsiderado no acúmulo dos **grandes projectos**, é um dos motivos por que escrevi o texto “Investimento no novo aeroporto de Lisboa”, de 30 04 2024, publicado no portal do Círculo. Essa motivação é particularmente visível logo a abrir o texto; depois, nos números 1,2,3,5,12,13,22,25; por fim, nos mapas de Portugal continental da 2.^a Adenda.

Alguns excertos:

- *Estamos perante um raro momento político do centralismo.*
- *Se juntarmos as ferrovias de alta velocidade e o novo aeroporto, mais as suas acessibilidades, incluindo a hipotética terceira travessia do Tejo, teremos um impressionante e discutível acúmulo de investimentos no Litoral.*
- *Virão acentuar, ainda mais, o nosso “padrão de litoralização” (...), virão agravar os nossos desequilíbrios territoriais, a favor do Litoral e contra o **Interior**.*
- *A possibilidade de Beja, como aeroporto coadjuvante em pleno **Interior**, não fez parte da equação final da CTI.*
- *Todos estes investimentos, projectados e (plausivelmente) subestimados (...) têm um sério custo de oportunidade, ou de alternativa, em algum desfavor de outros fins e de outras regiões, mormente o **Interior**.*
- *Se a coesão do Território e o desenvolvimento do **Interior** fossem autênticas prioridades políticas, poderíamos esperar medidas compensatórias, no cômputo dos custos de oportunidade. (...)*
- *Lamentável, é verificar que o **Interior** é praticamente esquecido nos trabalhos da CTI. Evidencia-se que a questão do novo aeroporto passa ao lado das políticas do **Interior**.*

2. Nas decisões e comunicados do CM de 14 05 2024 não se vê menção a **políticas do Interior**.

Interior ausente.

Salvo o que indirectamente possa decorrer do facto de os projectados TGV atravessarem o **Interior** por Évora e Elvas, e pelo Alto Minho.

E salvo o que possa decorrer do facto de a “área de influência” de CTA abranger algum território do **Interior**, como se pode ver nas figuras 10 e 4, extraídas da 2.^a Adenda, citada.

Uma falha de menção que já acontecia, aliás, nas orientações das RCM 89/2022 e 86/2023, e nos relatórios da *CTI*.

Dir-se-á, não era lugar para tais menções. Não era?

Figura 10 – Interior (Portaria 208/2017)

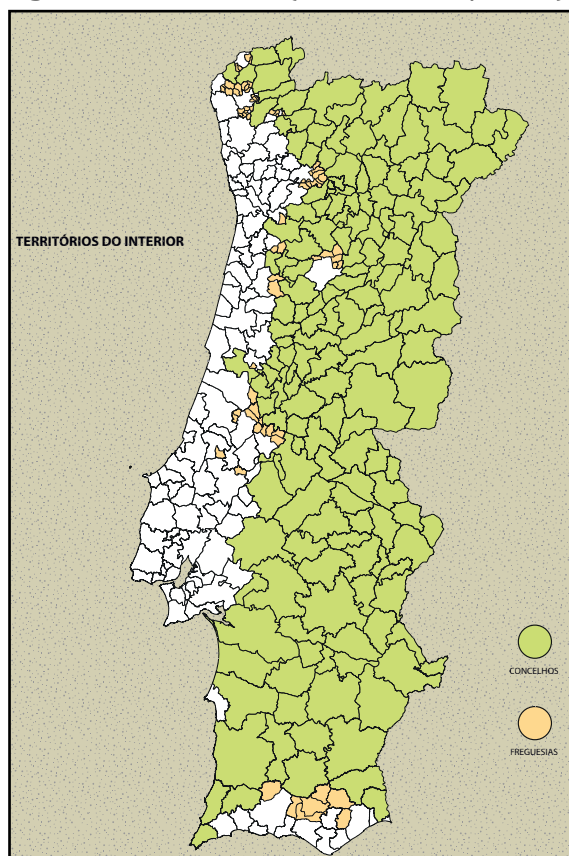
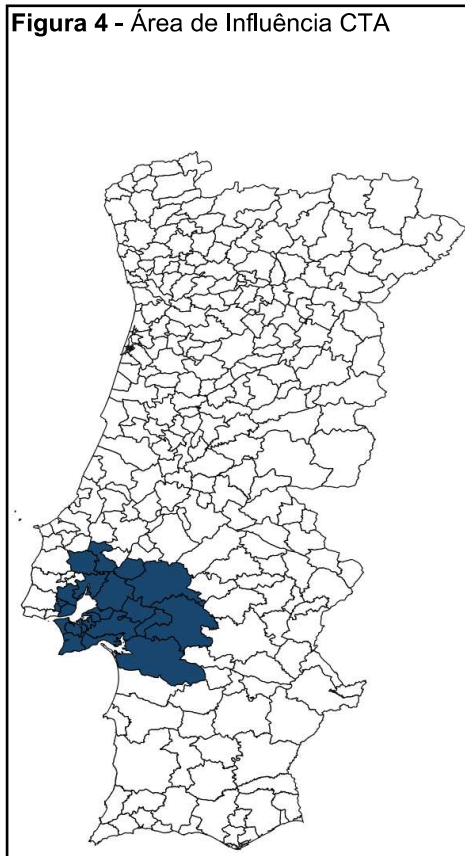


Figura 4 - Área de Influência CTA



3. A procura do aeroporto é, dubitativamente, abordada nos números 16 a 19, do meu texto citado. Alguns excertos:

- *A falibilidade da variável **procura** ameaça o cerne de todas as avaliações.*
- *Os passageiros em trânsito são cerca de 25% do total em 2023 e, prevê-se, serão (...) 1/3 até 2086 (...). Um terço da **procura projectada** simplesmente transita! É isso que nos interessa?*
- *Alguns transvios da **procura**, porventura estruturais, poderão vir a suceder (...): proibição de voos curtos, por razões ambientais (...); elevação das taxas aeroportuárias (...); subidas do preço do turismo comparado com outros destinos (...); novas tecnologias aeroportuárias e aeronáuticas (...).*

- *Prudentemente, o novo aeroporto preferido e preconizado pela CTI, sendo nominativamente classificado dentro das opções “único”, é efectivamente (...) “dual” intercalar. Ou “dual de transição”, nas palavras da CTI. Um demorado intercalar, sem demolição.*

4. As decisões do CM de 14 05 2024 seguem a CTI. Afirmam a opção “único” CTA, mas, na prática, a solução é um **dual intercalar AHD+CTA**, com o aeroporto da Portela a ser, entretanto, melhorado e expandido.

Cuidam, e bem, de utilizar a infra-estrutura existente e respeitam as possibilidades de decisão sequencial, em função das “opções reais” que os riscos e a incerteza da procura impõem.

5. As decisões políticas do CM de 14 05 2024 anunciam, pois, um **acúmulo de investimentos** (que era, e é, razão de receio no texto citado): Alcochete + Portela + TTT + TGV Madrid + TGV Norte.

O **financiamento** desse acúmulo de investimentos é agora a principal condição necessária, para lá dos embargos ambientais.

Não se conhece, porém, o **mix de financiamentos**, nem a **quanto monta o total dos totais**.

Parte do financiamento total poderá vir da UE. Parte, das concessionárias e dos utentes. Parte, do orçamento do Estado, por despesas, benefícios fiscais, etc. Parte, do endividamento.

6. A somar do lado do Estado, não esqueçamos, há desenhos de nova despesa pública *corrente*, que se fará fixa, permanente, para pessoal do SNS, professores, polícias e guardas, militares, bombeiros, funcionários judiciais, etc. Despesas que não deixarão de provocar alguns outros efeitos de contágio e multiplicação. Mais despesa *corrente*, portanto.

E há compromissos políticos de baixar a carga fiscal, excessiva, sobre o trabalho e as empresas. Menos receita *corrente*, portanto.

Nesta antevisão dos próximos anos, não se afigura fácil a responsabilidade do Ministro das Finanças, nem seguro o caminho das finanças públicas.