

ANEXO

30 QUESTÕES NA ESPECIALIDADE

**Parte integrante, não subalterna, da Carta a respeito da concentração
no território e no tempo de grandes investimentos projetados**

Cinco grupos de questões na especialidade,
algumas delas desdobradas em sub-questões

- A) *Variáveis macro e microeconómicas;*
- B) *Investimentos concentrados no Litoral e políticas do Interior;*
- C) *NAL, hub, ferrovias, e análise custos-benefícios(ACB);*
- D) *Novo Aeroporto e variável procura;*
- E) *TAP.*

As **questões na especialidade** foram elaboradas com base em diversas **fontes**, incluindo: Resoluções do Conselho de Ministros; relatórios da *Comissão Técnica Independente (CTI)* do *Novo Aeroporto de Lisboa (NAL)*; declarações públicas de governantes e da concessionária; artigos de opinião; e entrevistas e debates na comunicação social.

E incluindo, igualmente, artigos e comentários sobre *NAL*, reforma do Estado, reforma fiscal, Estado-despesa, centralismo, descentralização, florestas, flagelo dos fogos florestais, etc., da autoria de associados do Círculo, disponíveis no portal www.acec.pt

A) *Variáveis macro e microeconómicas*

A.1) Embora distribuído por vários anos, **pergunta-se**, quanto é o **montante total ex ante dos investimentos concentrados no Litoral, nomeadamente na Área Metropolitana de Lisboa** (referidos no ponto 1. do corpo da Carta), e seus complementos e coadjuvantes, como se prevê seja feita a **montagem do seu financiamento**, e quais os custos, diretos e indiretos, para os contribuintes e para a economia portuguesa?

A.2) Tendo em conta o esforço financeiro e as diferentes fontes previsíveis de financiamento, **pergunta-se**, quais são as **projeções dos acréscimos absolutos de i)**

dívida pública, e ii) dívida total da economia, desdobradas em internas e externas, entre 2025 e 2045, **com e sem os investimentos concentrados no Litoral, nomeadamente na Área Metropolitana de Lisboa?**

A.3) Considerando que o contrato de concessão vincula quer o Estado português quer a concessionária ANA/Vinci, que legitimamente visa o lucro, e salvaguardando o respeito pela esfera privada, **pergunta-se**, qual é a **rentabilidade da concessão, com e sem construção do NAL?**

A.4) E em linha com a questão anterior, **pergunta-se**, qual é o “valor financeiro atual”, calculado a taxa de juro adequada, de **tudo o que o Estado vai pagar à concessionária, com e sem construção do NAL** (pagar direta e indiretamente, ou deixar de receber, ou abdicar de receber, ao longo dos anos da concessão e sua eventual extensão)?

B) Investimentos concentrados no Litoral (cf ponto 1 do corpo da Carta) **e políticas do Interior**

B.1) Tendo em conta os vários milhares de milhão de euros que se concentrarão no Litoral, **pergunta-se**, que **avaliação** é feita das implicações que **os investimentos concentrados no Litoral** têm no agravamento dos **desequilíbrios territoriais**, a favor do Litoral, não a favor do Interior?

B.2) Como se compara o **montante total** (perguntado em A.1 *supra*) dos **investimentos concentrados no Litoral** com o valor dos **investimentos previstos no Programa Nacional de Investimentos 2030** (aprovado em 2023) **para o restante território** e, em particular, para o Interior?

B.3) Qual é o **programa de políticas de desenvolvimento do Interior** que o Governo tem em vista, a par - e com um mínimo de equilíbrio - dos **investimentos concentrados no Litoral** (referidos no ponto 1. do corpo da Carta)?

Contemplará esse programa, por exemplo, a cobertura digital a 100% do Interior; uma rede adequada de creches e pré-escolar no Interior; as ferrovias do Interior; um reordenamento e demais medidas que tragam “valor económico” às florestas do Interior e contrariem o flagelo dos fogos; entre outras políticas do Interior, políticas fiscais e financeiras que incentivem a localização de pessoas e empresas fortes nas áreas menos congestionadas do Território?

B.4) Quanto às **ferrovias do Interior**, tendo presente o caso flagrante da histórica **Linha do Douro** que é um dos casos mais paradigmáticos de menosprezo político pelo Interior, não obstante ter havido uma **Petição Pública de 2019** que mereceu extraordinário acolhimento e unanimidade no plenário da Assembleia da República,

incluindo diversas recomendações, **pergunta-se**: quando e quanto se vai investir na “**completa requalificação e reabertura da Linha do Douro (Ermesinde-Barca d’Alva, ligação a Salamanca)**”, nos termos do objeto da citada Petição de 2019?

E estão a ser avaliadas soluções de ligação ferroviária do Norte e do Centro à Europa? Tal como a operacionalização do corredor ferroviário da Rede Transeuropeia de Transportes Aveiro-Viseu-Guarda-Salamanca? Ou ainda o corredor ferroviário de Alta Velocidade via Trás-os-Montes e Castilla y León?”

Qual é o mapa ferroviário que servirá as atividades económicas e as pessoas no Interior e que hoje não existe?

B.5) Quanto às **florestas** e aos **fogos rurais**, que tanto têm empobrecido o Interior, **pergunta-se**, em quanto se estima o investimento necessário para **financiar um completo e estrutural programa de políticas, medidas e ações para a Floresta**, a fim de dar competente e dimensionada resposta aos graves problemas das florestas e assim recolocar noutro patamar o desenvolvimento do Interior?

B.6) Perante os **investimentos concentrados no Litoral**, **pergunta-se**, de que modo vai a política social, económica e financeira, como um todo, passar a incorporar os **objetivos de desenvolvimento equilibrado e de repovoamento do Interior**?

E **pergunta-se**, as políticas de saúde e educação, fiscal e orçamental, de investimento público, de fomento do investimento privado, de prestação de serviços públicos (mesmo que por privados), entre outras políticas, passarão a ter **aqueles objetivos de desenvolvimento do Interior no topo relativo das suas prioridades**?

E **pergunta-se**, ainda, passarão tais políticas a ser submetidas a uma sistemática, e pública **avaliação de efeitos no desenvolvimento equilibrado do Território**?

C) NAL, hub, ferrovias, e análise custos-benefícios (ACB)

C.1) Havendo análises que não contemplam, como deviam, todos os custos do *Novo Aeroporto*, **pergunta-se**, a respetiva análise custo-benefício final **imputa, ou não, ao projeto todos os custos** exigidos pela construção do aeroporto (incluindo *Terceira Travessia do Tejo*, extensão das *Linhas de Alta Velocidade*, rodovias, edificações, direitos dos trabalhadores, etc.)? Se não imputa, vai a análise custo-benefício ficar defeituosa, não cumprindo o seu objetivo?

C.2) Constatando-se que: (i) se pressupõe como certa a existência de um ‘hub’ em Alcochete; (ii) no leque de hipóteses e opções da Comissão Técnica Independente foi excluído Beja; (iii) o ‘hub’ tem implicações tangíveis e intangíveis de monta, positivas e negativas, havendo quem, olhando o futuro, sublinhe muito mais os aspetos negativos do ‘hub’; – **pergunta-se**:

- a) Quais são, ou seriam, as conclusões da **análise custo-benefício “com hub” e “sem hub”**, aparentemente não solicitada à Comissão Técnica Independente?
- b) Podemos confiar que a **decisão sobre o novo aeroporto, baseada em conclusões da Comissão Técnica Independente (CTI) que não incluem todos os cenários é a melhor para o País** e para a sua coesão social, territorial e intergeracional?
- c) Não estão os poderes públicos, objetivamente, a **desconsiderar alternativas de desenvolvimento do País mais sustentáveis e equilibradas**?

C.3) Tendo o Governo aprovado a transferência da Força Aérea de Figo Maduro, no Aeroporto Humberto Delgado (AHD), para a base aérea de Montijo, que terá de ter obras de adaptação, reforçando esta decisão a capacidade do AHD; havendo obras de remodelação do AHD para expandir os movimentos/hora, incluindo o **hub**; construindo-se uma nova torre de controlo do AHD, sendo a atual torre de controlo desmantelada; decorrendo obras de melhoria dos terminais do AHD; etc., podendo tudo somar algo na ordem dos 250 milhões de euros, segundo a imprensa; **pergunta-se**, quanto é o **valor económico do AHD supondo a continuação do seu funcionamento**? Quanto vale todo esse novo investimento, adicional, no AHD, mais todo o anterior investimento, ainda operacional, muito maior do que aquele?

Ou seja, a quanto sobe a **destruição de valor que o País vai fazer** se e quando o AHD for encerrado e desmantelado? Estamos num país de abundância e desperdício? O que têm a dizer as **instâncias de vigilância das finanças públicas**? Em especial, o Tribunal de Contas?

C.4) Na hipótese de **destruição do AHD**, **pergunta-se**, estão prefigurados e explicitados e são plenamente escrutináveis os **emergentes negócios imobiliários** à volta do “Parque Cidades do Tejo”? E quais serão esses negócios – públicos ou privados?

O que têm a dizer as **instâncias de vigilância das finanças públicas**? Em especial, o Tribunal de Contas?

C.5) Supondo a **eliminação da procura associada ao ‘hub’**, em linha com questões anteriores, **pergunta-se**, salvaguardando a legítima esfera privada, como se alterariam o **plano de negócios e a rentabilidade** da concessionária do aeroporto, **sem hub**? E quanto se pouparia na projetada dimensão do NAL?

C.6) Ainda em linha com as questões anteriores, **pergunta-se**, uma alternativa de **modelo aeroportuário sem ‘hub’** evitaria a **construção do Novo Aeroporto nos termos previstos e a destruição do Aeroporto Humberto Delgado**, podendo ser mais tarde realizadas obras de ampliação para a procura previsível, esta já bastante mais firme? Sem ser preciso, portanto, o novo aeroporto de Alcochete? E sem ser precisa

uma Terceira Travessia sobre o estuário do Tejo? E sem ser preciso o acréscimo da *Linha de Alta Velocidade*?

C.7) Parecendo mal explicada a razão por que **Beja** ficou fora da equação da CTI, estando, por outro lado, o País muito atrasado nos investimentos em **ferrovias**, que foram preteridas a favor do investimento nas rodovias ao longo das últimas décadas, **pergunta-se**:

a) Não se deveria **apostar mais na otimização dos ativos aeroportuários existentes**, incluindo AHD, Porto, Beja e Faro?

b) Não seria de avaliar a possibilidade de **modernizar a rede ferroviária existente**, melhorando a atual qualidade de serviço e desempenho global, através da redução dos tempos de viagem e do aumento das cargas máximas rebocáveis, considerando ainda a ampliação da atual rede com a construção de novos eixos ferrovia rápida para uma maior coesão territorial, que aproximasse os Territórios do Interior do Litoral?

C.8) Na sequência do referido, **pergunta-se**, que desenvolvimento está pensado para o **cluster da indústria e do transporte ferroviário ‘verde’**, essencial à conectividade internacional do setor de “bens internacionalmente transacionáveis”? Além do mais, como pode esse *cluster* industrial fornecer os nossos planos ferroviários e exportar?

Não poderíamos apostar mais na **concorrência dentro da operação ferroviária**?

Existe uma boa **análise custo-benefício sobre tais hipóteses**?

Foi feita uma **análise comparativa da experiência ferroviária de Espanha**?

C.9) Considerando que, historicamente, **não foi o aeroporto que ‘invadiu’ a cidade de Lisboa**, provocando situações de perigo para as habitações, poluição sonora, etc., mas foi a construção, em parte desregrada, que envolveu o *AHD*, **pergunta-se**, está salvaguardado que tal **não voltará a acontecer em Alcochete**, se o *NAL* aí se concretizar?

D) Novo Aeroporto e variável procura

D.1) Tendo em conta o segmento dos **passageiros em trânsito**, cerca de 25% do total em 2023, perto de 30% em 2030 e depois 1/3 até 2086 (segundo relatório da *CTI*), **pergunta-se**, é este o tipo de *procura* que interessa ao País e aos próprios residentes na região de Lisboa? Quais as vantagens efetivas da opção *hub*, **em troca de mais poluição, muito mais investimento no NAL e a destruição dos ativos do AHD**?

D.2) Ainda em linha com as questões de aeroporto **sem ‘hub’** e admitindo por esse efeito potenciais perdas em alguns segmentos da *procura*, **pergunta-se**, as perdas de *procura* sem-NAL e sem-*hub* não poderiam ser virtuosamente mitigadas por meio de negociações com operadoras de turismo e uma **maior aposta no cada vez mais valorado turismo sustentável** e seu *marketing* internacional? **Não precisa o País de evoluir de um turismo de massas** – que pressiona as infraestruturas, a habitação, e os serviços públicos – **para um modelo mais qualificado, focado no valor por turista, permitindo um aumento mais sustentável da receita turística que possa compensar essas perdas** de procura-quantidade? Não seria preferível essa **aposta num turismo de maior valor e mais produtividade, libertando recursos humanos** (incluindo imigrantes) **a reconverter para a indústria e serviços de alto valor acrescentado, num modelo económico mais diversificado** – menos dependente do turismo de menor valor – e conducente a uma melhoria do perfil de especialização da economia portuguesa?

D.3) Se, como é desejável, houver seguras **melhorias da qualidade e do valor acrescentado da oferta de turismo português, levando a subidas do preço comparado** com outros destinos, **pergunta-se**, não haverá um importante *efeito-preço*, **afrouxando a procura projetada**? Isso já foi devidamente considerado nos cenários da CTI para a *curva da procura* do NAL?

D.4) Se, como é previsível, a UE vier a ser mais severa e determinante na **proibição de voos curtos**, por razões ambientais, **pergunta-se**, foi considerado, nos cenários da CTI para a *curva da procura* do NAL, o *efeito-quantidade*, **afrouxando a procura projetada**?

D.5) Se a rentabilização do novo aeroporto vier a exigir uma **subida supranormal das taxas aeroportuárias** cobradas pela concessionária, como aliás tem sido ventilado, **pergunta-se**, não poderá, pelo *efeito-preço*, **ter um efeito contraproducente no sector do Turismo, que supostamente se pretende salvaguardar com o NAL**?

D.6) Se, como muitos prevêem, **as novas tecnologias aeroportuárias e/ou aeronáuticas vierem a mudar os pressupostos sobre as capacidades dos aeroportos**, **pergunta-se**, foram estudados, e considerados nos cenários da CTI para a *curva da procura* do NAL, os *efeitos-quantidade e efeitos-preço relevantes*, **aliviando a relação entre as dimensões do aeroporto e a procura projetada**?

D.7) Considerando a **tendência decrescente nos cenários longos da demografia portuguesa do INE**, que traçou cenários decrescentes no “*Destaque*” de 30 de setembro de 2025, se a **população total portuguesa diminuir 23% até 2100**, acumulado, no cenário central do INE, **pergunta-se**, como se compaginará isso com o

forte crescimento de quase 300% da procura de passageiros do NAL até 2086, acumulado, no cenário central da *CTI*? Ou isso já foi devidamente considerado nos cenários da *CTI* para a *curva da procura* do NAL?

D.8) Se no cenário central do INE, **o Norte e o Centro perderem muita população** até 2100 (Norte **-47%**, Centro **-30%**), enquanto a **Grande Lisboa aumentará 13%** até 2100, **pergunta-se**, em que medida a política de **investimentos concentrados no Litoral vem amplificar esta tendência de desequilíbrio territorial, em vez de a contrariar?**

D.9) Podendo acontecer, ao mesmo tempo, os *efeitos-preço* e os *efeitos-quantidade* supramencionados, **pergunta-se**, é ou não negligenciável a **probabilidade a priori de conjunção e confluência de D.3 a D.7?** E não sendo negligenciável, **qual é a quantificação estimada do afrouxamento da procura?** Ou isso já foi devidamente considerado nos cenários da *CTI* para a *curva da procura* do NAL?

E) TAP

E.1) Contando com todos os fluxos de capital próprio e quase próprio, dividendos, juros, etc., entre a TAP e o Estado português, prescindindo dos requisitos do cálculo financeiro, **pergunta-se**, qual foi a **soma algébrica(simples) do esforço financeiro do acionista Estado** nos últimos 30 anos na TAP? Em que medida pode o modelo de privatização adotado permitir recuperar parte desse investimento (em particular o do último aumento de capital) e eliminar o risco de o Estado ser chamado a novas injeções de fundos na empresa?

E.2) Em que medida e como serão salvaguardados os interesses e direitos do Estado, atendendo a que permanecerá como acionista maioritário de uma empresa que será gerida por pessoas da confiança do acionista minoritário? Ainda neste quadro, como serão salvaguardados os interesses do Estado nas circunstâncias em que estes conflituem com o legítimo interesse do acionista minoritário privado de maximização do lucro?