ACEC
ASSOCIAÇÃO CIRCULO DE ESTUDOS DO CENTRALISMO

Carta Aberta a Suas Excelências

O Presidente da República

O Presidente da Assembleia da República

O Primeiro-Ministro

Excelências

A Associação Círculo de Estudos do Centralismo (Círculo do Centralismo) é uma associação sem fins lucrativos, fundada em Miranda do Douro, que tem como missão o estudo e a reflexão crítica sobre o centralismo político-administrativo em Portugal. Inspirando-se no artigo 6.º da Constituição da República Portuguesa, o Círculo do Centralismo promove o aprofundamento dos princípios da subsidiariedade, da autonomia local e da descentralização democrática, através da produção e divulgação de conhecimento sobre a organização territorial do Estado.

Com a convicção de que o desenvolvimento harmonioso do território nacional exige uma reforma estrutural que enfrente o desequilíbrio histórico e crescente entre o Litoral e o Interior, dirigimo-nos a Vossas Excelências no intuito de ver esclarecidas questões relevantes sobre a racionalidade e o impacto de grandes investimentos projetados para um mesmo período de tempo e concentrados numa mesma região (Lisboa). Dispõem Vossas Excelências, nas respetivas áreas de responsabilidade, de meios para responder e/ou promover a resposta a estas questões que, julgamos, serem do interesse de todos os portugueses.

Note-se que não é nosso intuito obstaculizar ou impedir qualquer daqueles investimentos e, em particular, a dotação de Lisboa de infraestruturas aeroportuárias adequadas. Na verdade, no tocante a grandes equipamentos, nomeadamente de infraestruturas de transporte, reconhecemos a necessidade de estes servirem adequadamente as capitais políticas e administrativas, ou económicas, de âmbito nacional ou regional de cada país e, dessa forma, servirem os respetivos povos. Aliás, um dos piores cenários seria se, face à provável falência de alguns pressupostos que fundamentaram as decisões tomadas, se viesse a concluir mais tarde pela inviabilidade do projeto, tendo originado desperdício de recursos, e de tempo, e dando razão às vozes que já se ouvem de que o previsto novo aeroporto "não é para fazer…".

Todavia, igualmente importa vigiar o impacto e o custo-benefício dos investimentos, bem como, no que interessa em particular a esta Associação, a justiça e o equilíbrio na distribuição

do investimento público, em especial, quanto aos grandes projetos. É neste âmbito e com este intuito que nos dirigimos a Vossas Excelências. Assim:

1. Entendem os subscritores que o País tem o direito de conhecer, mais e melhor, os fundamentos e **as implicações dos grandes investimentos projetados para o Litoral e, mais particularmente, de forma concentrada na Área Metropolitana de Lisboa**, em afastamento dos essenciais princípios de **coesão e descentralização.**

   Entre eles, destaca-se o Novo Aeroporto de Lisboa ***(NAL)***, a que se acrescentam **outros grandes projetos**, parcial ou totalmente correlacionados, como a terceira travessia do Tejo, rodoviária e ferroviária ***(TTT)*** e as linhas de alta velocidade, Porto-Lisboa e Lisboa-Madrid ***(LAV)***. Relacionado com o *NAL*, releva ainda o **grande dossiê *TAP***.

   As preocupações incluem ainda o projeto ***Parque Cidades do Tejo (PCT)***, que abrange uma área equivalente a 55 vezes a da "Expo 98" e contempla quatro eixos estratégicos, dois dos quais relacionados com o NAL: a ocupação dos terrenos libertados pela desativação do Aeroporto Humberto Delgado (*AHD*) e a Cidade Aeroportuária (Montijo Benavente).
   Adicionalmente, há a considerar outras infraestruturas de transporte decorrentes destes projetos, também concentradas na região de Lisboa: (i) o **túnel sub-fluvial entre Algés e Trafaria**; (ii) a **ampliação do Metropolitano de Lisboa**; (iii) a **expansão do Metro Sul do Tejo**; (iv) a criação da **Linha Intermodal Sustentável**; (v) a **mobilidade fluvial**.

2. Entendem os subscritores que as decisões políticas sobre projetos públicos de dimensão excecional e, alegadamente, com muito elevada componente estruturante, deverão apresentar-se ao País com uma pertinência e uma viabilidade claras e profundamente demonstradas, designadamente com competentes e completas análises de custo e benefício. Sobretudo, quando os projetos são **um acúmulo concentrado no tempo e em pequena parte do território**, aliás a mais desenvolvida.

3. No caso do acúmulo de projetos, como os mencionados, isso encerra **especial complexidade e especiais riscos internos**, presentemente aliás também em contexto de anormais **riscos externos**, recentes e alguns concretizados ou em vias de concretização:
   i. **Riscos internos** quanto à procura; quanto à boa e má alocação de recursos, em particular pela sua concentração no investimento em sectores não transacionáveis; quanto ao financiamento; quanto ao equilíbrio das finanças públicas; quanto ao desenvolvimento e coesão

do território; quanto às componentes importadas do investimento; quanto à migração de mão-de-obra para o setor da construção; quanto ao adensamento populacional e à qualidade de vida de algumas cidades, etc.

ii. **Riscos externos,** decorrentes de uma situação geopolítica instável e de muito difícil previsão, cujas consequências sobre a fratura da globalização do comércio de bens e serviços são, em parte, já evidentes.

Estes projetos de enorme dimensão, pensados no benefício dos cidadãos / contribuintes, e por eles mais cedo ou mais tarde suportados, carecem de **rigoroso fundamento político e técnico** e de **inteira transparência e escrutínio**.

4. Nesse sentido, **pergunta-se**, qual é o "**custo de oportunidade**"? Por exemplo, que **reformas do Estado-administração e de qualidade das instituições** poderiam ser a prioridade para esse dinheiro público, direto ou indireto? Áreas como as das **administrações da Justiça, da Educação e da Saúde; as do desenvolvimento harmonioso do Território; as das políticas de proteção, valorização e ordenamento da floresta e os das políticas contra os incêndios rurais; as da inovação, da produtividade e competitividade; as da redução das burocracias e dos "custos de contexto"**?

E que dizer das novas prioridades postas a descoberto pelas questões da **Habitação**?

E, infelizmente, que dizer das **trágicas tempestades de 2026** e das emergentes implicações nas finanças públicas?

Em suma, **pergunta-se**, pode, deve, Portugal **suportar o acúmulo e a concentração daqueles grandes projetos**? Podem os contribuintes suportá-los? As finanças públicas têm resiliência suficiente para suportar estes investimentos? A economia pode conviver com esta afetação de recursos? É esta a via para o reforço da competitividade e dos setores "transacionáveis"? Que resultados terá sobre a coesão social e territorial?

P**ergunta-se**, ainda, se nesse quadro não poderão ocorrer **fenómenos de *captura***, que façam com que o interesse privado de alguns se sobreponha e prejudique o interesse de todos? Estarão as instituições nacionais preparadas e dotadas dos meios e competências capazes de impedir tais fenómenos, assegurando a salvaguarda dos interesses da população portuguesa?

5. Acresce que, no que diz respeito à **avaliação do projeto do *Novo Aeroporto de Lisboa (NAL)* pela *CTI*** (Comissão Técnica Independente), os estudos de rentabilidade foram

baseados em custos diretos de 6,1 mil milhões de euros que, quer o atual Governo, quer a concessionária têm considerado subestimados.

Por outro lado, o **estudo de rentabilidade do projeto não incluiu os custos indiretos**, designadamente a construção da *Terceira Travessia do Tejo* e outras acessibilidades, incluindo o acréscimo de custos do projeto das *Linhas de Alta Velocidade*. Tudo somado, é possível que os custos correspondam a mais do dobro dos custos diretos considerados pela *CTI*. Ora, o que releva, acima de tudo, é a rentabilidade social do projeto **para o País** e não a rentabilidade específica da concessionária. Porque é o País que, direta ou indiretamente, paga o projeto, seja pela via orçamental do Estado ou por via contratual da concessão. E é o País, como um todo, que suporta o **custo de oportunidade** da utilização massiva e concentrada de recursos que não são ilimitados. Acresce que o projeto foi condicionado pelo pressuposto absoluto da manutenção do chamado *"hub"* de Lisboa, cuja racionalidade não foi, tanto quanto se sabe, estudada e demonstrada.

Nos pontos anteriores reside a **razão** que move os subscritores e subjaz a esta Carta. É uma razão de autêntica **cidadania**. Preocupados com os sinais de eventuais *desproporcionalidade, erro de prioridades* e desconsideração dos c*ustos de oportunidade* -, os subscritores julgam entrever na referida acumulação de grandes projetos, mais uma vez concentrados numa limitada área do Território, razão bastante **para recorrer às *Casas da Democracia***.

Reitera-se que não é intenção dos subscritores travar ou adiar a realização de investimentos públicos indispensáveis à competitividade e ao progresso do País. Antes pretendem que esses investimentos se realizem de forma proporcional, atempada e com racionalidade indiscutível.

No que diz respeito, em particular, ao Novo Aeroporto de Lisboa, esta carta ganha especial relevância e especial oportunidade num contexto em que o Governo declara aguardar a entrega, no ano em curso, de estudos importantes que deveriam, no entender dos subscritores, contemplar as questões suscitadas. E declara aguardar, em 2028, a chamada "Candidatura Completa" da concessionária, conforme comunicado do Governo de 20 de outubro de 2025. As respostas a essas questões poderão ainda ter relevantes consequências sobre o processo de privatização da TAP, o que reforça a oportunidade desta Carta.

Haverá, assim, e ainda, que ter respostas claras e bem fundamentadas relativamente às seguintes **questões gerais**, que acrescem às do ponto 4 sobre *custos de oportunidade* e *ameaças de captura*.

I. **A questão dos custos / benefícios:** Qual o *custo efetivo para o País* dos grandes projetos em apreço, qual o seu impacto na dívida pública e privada nacional e qual a *rentabilidade empresarial e a rentabilidade social* do investimento, com todos os custos e proveitos deles decorrentes?

II. **A questão da procura:** Qual o impacto sobre a rentabilidade e sobre os custos de utilização do NAL (e consequentemente sobre a economia) de um hipotético comportamento da *procura* plausivelmente muito mais moderado do que o previsto pela CTI, tendo em conta, entre outros fatores, i) os limites de capacidade do País de absorção de uma procura turística de qualidade superior, ii) os cenários do INE de longo decréscimo da população em Portugal, iii) o previsível enquadramento regulamentar do transporte aéreo no sentido da sua restrição, a bem do ambiente, iv) a referida fratura da globalização?

Com esses riscos, o projeto deveria assentar numa lógica de *opções reais*, isto é, concebido por módulos só se avançando para investimentos adicionais se a procura para os módulos iniciais confirmasse que faz sentido, de facto, um NAL e infraestruturas conexas com a dimensão projetada. Nessa mesma lógica, por que razão não é assumida uma solução dual, como parte da solução total e como resposta rápida às atuais limitações do *AHD*?

III. **A questão das alternativas:** Como se compara o projeto do *NAL*, nos termos em que está concebido, com a *alternativa de exploração eficiente* da rede de aeroportos existente no Continente (*AHD*, Porto, Beja e Faro), adequadamente ligados por ferrovia rápida e sem o requisito de manutenção do "*hub*" de Lisboa, cuja eficiência económica e ambiental não está demonstrada e é, pelo menos, discutível?

IV. **A questão da vigilância:** Como são fortalecidos os instrumentos e as atribuições das instâncias de escrutínio e vigilância da República, como as de vigilância financeira, em tais circunstâncias de elevados e concentrados investimentos e contratos?

Destas quatro questões gerais, e bem assim, das referidas no ponto 4, derivam, mais especificamente, **30 questões na especialidade**, apresentadas no **Anexo**.

Supostamente, essas **questões** ainda não foram publicamente respondidas, ou suficientemente respondidas, ou esclarecidas. Não o foram, tanto quanto podem alcançar as capacidades de observação próprias de um atento e dedicado *exercício de cidadania*, como este é.
São **questões concretas** que os subscritores têm o indeclinável *direito-dever* de expor e, sequencialmente, aguardar respostas.
Como cidadãos, o que move os subscritores é o *bem público*, visto e antevisto num quadro de *verdade, humildade, dignidade*. E de consciência e responsabilidade da *sociedade civil*.

A Carta tem, pois, por objeto, **obter dos órgãos de soberania** resposta à**s ditas questões gerais** e às ditas **30 questões na especialidade (Anexo)** que delas decorrem e, bem assim, solicitar **diligências** no sentido de que as **respostas** sejam dadas por quem de direito e sejam, o mais possível, fundamentadas, elucidativas, sem hermetismos nem tecnicalidades, sem evasivas nem subterfúgios. E que, ao serem divulgadas, como o devem ser, as **respostas** sejam sempre com expressa referência à presente Carta, para que, deste modo, todos contribuamos para respeitar e valorizar as justas iniciativas da sociedade civil.
Contudo, somos os primeiros a reconhecer **quão difícil será responder às questões gerais e a algumas das questões na especialidade**. Convictos estão, porém, de que há questões silenciadas ou desconsideradas que não deveriam sê-lo, ou, melhor, não podem sê-lo, em Democracia.

Esperando que Vossas Excelências possam dispensar a melhor atenção a este nosso apelo, apresentamos os nossos respeitosos cumprimentos,

Associação Centro de Estudos do Centralismo

Arlindo Cunha – Presidente da Mesa da Assembleia Geral

Associação Comercial do Porto - Presidente do Conselho Fiscal, representada por Ricardo Fonseca

Carlos Tavares – Presidente da Direção

Óscar Afonso – Vice-Presidente da Direção

Pedro Velho – Tesoureiro

José Maria Pires – Vice-Presidente da Mesa da Assembleia Geral

Cristina Azevedo – Secretária da Mesa da Assembleia Geral

José Rodrigues de Jesus – Vice-Presidente do Conselho Fiscal

Rosa Forte – Vogal do Conselho Fiscal
Carla Castro – Vogal da Direção
Carlos Alves – Vogal da Direção
José Ribau Esteves – Vogal da Direção
Marisa Ortega – Vogal da Direção
Jorge Jacoto Lourenço – Secretário da ACEC
António Cândido de Oliveira – Membro do Colégio Consultivo
António Figueiredo – Membro do Colégio Consultivo
António Fontaínhas Fernandes – Membro do Colégio Consultivo
Artur Santos Silva – Membro do Colégio Consultivo
Carlos Figueiredo Rodrigues – Membro do Colégio Consultivo
Daniel Bessa – Membro do Colégio Consultivo
Elisa Ferreira – Membro do Colégio Consultivo
Isabel Pires de Lima – Membro do Colégio Consultivo
José Ribeiro e Castro – Membro do Colégio Consultivo
Manuel Guilherme Costa – Membro do Colégio Consultivo
Miguel Cadilhe – Membro do Colégio Consultivo
Sebastião Feyo de Azevedo – Ex-Presidente da Direção da ACEC
Teresa Albuquerque – Membro do Colégio Consultivo

Subscritores não pertencentes aos órgãos estatutários da ACEC

Abel Moreira Mateus
Adalberto Neiva de Oliveira
Adelino Manuel Gomes da Silva
Adriano Alves Pinheiro
Aida Maria Oliveira Carvalho
Alberto Castro
Alcides Saraiva de Aguiar
Alexandre Alberto Bastos Gomes
Alexandre Miguel Pereira Figueiredo

Alfredo Simões
Ana Sofia Guimarães Rocha
António Carlos de Magalhães Fernandes Tato
António Duarte Santos
António José Araújo Mocho
António José de Magalhães Machado
António José Matos Marques
António Manuel Brites Correia Alves Dias
António Vila Cova
Bruno Venâncio
Camilo Soares
Carlos Alberto Raposo Fernandes
Carlos Augusto Marques Pinto
Carlos Fiolhais
Carlos Henrique Figueiredo e Melo de Brito
Carlos Maurício Barbosa
Carlos Oliveira
Celestino Alves Vieira
Cláudia Alexandra Gonçalves Correia Ribeiro
Dionísio Vila Maior
Fernando Bianchi de Aguiar
Fernando Freire de Sousa
Fernando Manuel Teixeira Mendes
Fernando Pinto
Filipe Miguel Borges Amaral
Filipe Teles
Flausino José Pereira da Silva
Francelina Anjos Alves Ribas Rio
Glória Maria Cardoso dos Santos
Gonçalo Ramos Pinto Marinho Leite
Helena Maria da Silva Ventura Barril
Henrique José de Sousa Neto
Isabel Ponce de leão

Irene Pereira Queirós
João de Jesus Ferreira
João Fernandes Rebelo
Joaquim Delgado
Joaquim Fernandes
Joaquim José Fernandes Branco
Jorge André da Rocha Leitão
José Alberto de Baptista Allen Lima
José Alberto Rio Fernandes
José António Monteiro Duarte
José Carlos Agrellos
José Domingos Silva Fernandes
José Fontão
José Francisco Possolo de Spínola Freire de Carvalho
José Francisco Preto Meirinhos
José Manuel Pereira Vieira
José Maria Aguiar da Fonseca
José Mário Pinto Silva
José Miguel Barbosa Ribeiro Cadilhe
José Roquete
José Saraiva e Prata
José Silva Neves
José Silva Peneda
Luís Braga da Cruz
Luís Oliveira
Luísa Helena Ferreira Pinto
Manuel António Correia Martins
Manuel Alberto Coimbra Sobrinho Simões
Manuel Bessa Vieira
Manuel Correia de Pinho
Manuel Guedes Vieira
Manuel João Meira Fernandes
Manuel José Vilares

Manuel Maria Paula Barbosa
Manuel Nuno de Magalhães Pinheiro Alçada
Manuel Sobral Torres
Maria do Rosário Pinto Alves
Maria Helena Dias Alves
Maria Jesus Beneitez Peña
Maria Jordão
Maria Leonarda Morais de Araújo Tavares de Almeida
Maria Regina Ferreira Gomes Vieira
Maria Teresa de Carmo Brito
Mário Bettencourt Sardinha
Martinho Rafael Borges Augusto
Miguel Pinto
Miguel Vigário
Nuno Botelho
Nuno João Marinho Alves Torres
Olga Maria Fernandes Andrade
Paula Cristina Ventura
Paulo Alexandre dos Santos Alcarva
Paulo Trigo Pereira
Paulo José da Silva Vieira
Pedro Castro
Pedro Filipe Silva Pires
Pedro Perdigão
Pedro Sena da Silva
Ricardo Nuno Ribeiro de Sousa Magalhães
Rui Amorim de Sousa
Rui Correia Pedras
Sérgio Miguel Caxide Lopes Ribeiro
Sofia Bernardo Vaz Teixeira de Vasconcelos Martins
Sofia Varela Neto
Vasco Figueira
Vergílio Manuel da Cunha Folhadela Moreira

Xavier Rendeiro Silva Cunha

Zélia Maria Pires Fernandes