



MUNICÍPIO DE SETÚBAL  
CÂMARA MUNICIPAL

REUNIÃO N.º 02/2024 PROPOSTA N.º 002/2024/GAP  
Realizada em 24/01/2024 DELIBERAÇÃO N.º 20/2024

**ASSUNTO: Parecer do Município de Setúbal no âmbito da Consulta Pública do “Relatório Ambiental Preliminar” da Avaliação Ambiental Estratégica para avaliação das opções com vista ao aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa**

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro, alterada pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 86/2023, de 26 de julho, determina a análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, assim como a avaliação de opções estratégicas, através da coordenação e realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE). A mesma Resolução do Conselho de Ministros (RCM) determinou a criação de uma Comissão Técnica Independente (CTI), sendo esta Comissão composta por um coordenador-geral e seis coordenadores de áreas temáticas, especialistas nas respetivas áreas de trabalho na CTI.

Conforme definido na RCM, é responsabilidade da CTI a realização da AAE, a qual inclui a determinação do âmbito e alcance da AAE, a elaboração do Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD) e respetiva consulta institucional, elaboração do Relatório Ambiental (RA) e respetiva consulta pública e institucional, concluindo com a elaboração da Declaração Ambiental (DA) e sequente apresentação à Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e restantes Entidades com Responsabilidades Ambientais Específicas (ERAÉ).

O procedimento de AAE encontra-se na 3ª fase—Avaliação de opções estratégicas, a qual consiste na consulta pública e institucional do RA preliminar, em conformidade com o nº1 do artigo 6º e nº1 do artigo 7º do Regime de Avaliação de Planos e Programas, encontrando-se a mesma a decorrer entre os dias 06 de dezembro de 2023 e 26 de janeiro de 2024, sendo o seu objetivo a avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa com estratégias diferenciadas, de uma ou mais localizações:

- OE1 - Solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto do Montijo o de complementar;
- OE2 - Solução dual alternativa, em que o Aeroporto do Montijo adquirirá, progressivamente, o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto Humberto Delgado o de complementar, incluindo a capacidade para o aeroporto principal substituir integralmente a operação do aeroporto secundário;
- OE3 - Construção de um novo aeroporto internacional no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado;
- OE4 - Solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e um Aeroporto localizado em Santarém o de complementar;
- OE5 - Construção de um novo aeroporto internacional localizado em Santarém, que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado;

- OE6 - Solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e um Aeroporto localizado no Campo de Tiro de Alcochete;
- OE7 - Construção de um novo aeroporto internacional localizado em Vendas Novas, que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado;
- OE8 - Solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e um Aeroporto localizado em Vendas Novas o de complementar.

Como tal, a CTI disponibiliza os documentos que compõe o RA preliminar no portal AeroParticipa (<https://www.aeroparticipa.pt/>), Relatório esse que foi objeto de análise por parte do Município de Setúbal. O presente parecer técnico envolveu a participação do Departamento de Urbanismo, Habitação, Mobilidade e Fiscalização (DURB), do Departamento de Ambiente e Serviços Urbanos (DASU) e do Gabinete de Apoio ao Desenvolvimento Sustentável e Emergência Ambiental (GADSEA).

Assim, propõe-se que a Câmara Municipal delibere o seguinte:

- a) A aprovação do Parecer do Município de Setúbal no âmbito da Consulta Pública do “Relatório Ambiental Preliminar” da Avaliação Ambiental Estratégica para avaliação de opções para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa (em anexo);
- b) O envio do Parecer do Município de Setúbal à Comissão Técnica Independente por via eletrónica até ao fim do prazo da Consulta Pública;

Anexo: Parecer do Município de Setúbal no âmbito da Consulta Pública do “Relatório Ambiental Preliminar” da Avaliação Ambiental Estratégica para avaliação de opções para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

O TÉCNICO

O CHEFE DE DIVISÃO

O DIRECTOR DO DEPARTAMENTO

O PROPONENTE

APROVADA / REJEITADA por:            Votos Contra;            Abstenções;   10   Votos a Favor.

*Aprovada em minuta, para efeitos do disposto no n.º 3 do art.º 57 da lei 75/13, de 12 de setembro*

O RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DA ACTA

O PRESIDENTE DA CÂMARA

## Câmara Municipal de Setúbal

### Análise / Informação Técnica

**Processo N.º:** 1076/23  
**Requerimento N.º:** 6587/23  
**Data de Entrada:** 1/8/2023  
**Designação do Requerimento:** DIVS - Com/Rqts diversos  
**Requerente Principal:** COMISSAO TECNICA INDEPENDENTE (CTI – AEROPORTO)  
**Localização da Obra:** REGIÃO DE LISBOA  
**Freguesia:** N.A.

**Nome do Técnico:** PEDRO AMILCAR MORENO  
**Unidade Orgânica:** D040202  
**Data da informação:** 2024/01/15

**Concordo**

A Chefe do DURB/DIPU

*Alexandra Marques*

17/01/2024

Alexandra Marques (Arqt.º)

(com subdelegação de competências de acordo com despacho DURB 296/2023, de 23 de outubro)

**Concordo**

O Diretor do DURB

*Vasco Raminhas Silva*

17/01/2024

Vasco Raminhas Silva (Dr.)

No uso da competência delegada através do despacho n.º 289/23/GAVRC de 18 de outubro

**Concordo**

A Vereadora

Rita Carvalho

*Rita Carvalho*

17/01/2024

No uso de competência delegada por despacho n.º 58/2023/GAP, de 27 de fevereiro, retificado pelo Despacho n.º 181/2023/GAP, de 07 de julho

## CONSULTA PÚBLICA DO “RELATÓRIO AMBIENTAL PRELIMINAR” DA AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA PARA AVALIAÇÃO DAS OPÇÕES COM VISTA AO AUMENTO DA CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA DA REGIÃO DE LISBOA

### PARECER DO MUNICÍPIO DE SETÚBAL

#### I. ENQUADRAMENTO

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro, alterada pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 86/2023, de 26 de julho, determina a análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, assim como a avaliação de opções estratégicas, através da coordenação e realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE). A mesma Resolução do Conselho de Ministros (RCM) determinou a criação de uma Comissão Técnica Independente (CTI), sendo esta Comissão composta por um coordenador-geral e seis coordenadores de áreas temáticas, especialistas nas respetivas áreas de trabalho na CTI.

Conforme definido na RCM, é responsabilidade da CTI a realização da AAE, a qual inclui a determinação do âmbito e alcance da AAE, a elaboração do Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD) e respetiva consulta institucional, elaboração do Relatório Ambiental (RA) e respetiva consulta pública e institucional, concluindo com a elaboração da Declaração Ambiental (DA) e sequente apresentação à Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e restantes Entidades com Responsabilidades Ambientais Específicas (ERAEE).

O procedimento de AAE encontra-se na 3ª fase—Avaliação de opções estratégicas, a qual consiste na consulta pública e institucional do RA preliminar, em conformidade com o nº1 do artigo 6º e nº1 do artigo 7º do Regime de Avaliação de Planos e Programas, encontrando-se a mesma a decorrer entre os dias 06 de dezembro de 2023 e 26 de janeiro de 2024, sendo o seu

objetivo a avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa com estratégias diferenciadas, de uma ou mais localizações:

- OE1 - Solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado (AHD) terá o estatuto de aeroporto principal e o aeroporto do Montijo (MTJ) o de complementar;
- OE2 - Solução dual alternativa, em que o aeroporto do MTJ adquirirá progressivamente o estatuto de aeroporto principal e o AHD o de complementar, incluindo a capacidade para o aeroporto principal substituir integralmente a operação do aeroporto secundário;
- OE3 - Construção de um novo aeroporto internacional no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), que substitua, de forma integral, o AHD;
- OE4 - Solução dual, em que o AHD terá o estatuto de aeroporto principal e um aeroporto localizado em Santarém (STR) o de complementar;
- OE5 - Construção de um novo aeroporto internacional localizado em STR, que substitua, de forma integral, o AHD;
- OE6 - Solução dual, em que o AHD terá o estatuto de aeroporto principal e um aeroporto localizado no CTA;
- OE7 - Construção de um novo aeroporto internacional localizado em Vendas Novas (VNO), que substitua, de forma integral, o AHD;
- OE8 - Solução dual, em que o AHD terá o estatuto de aeroporto principal e um aeroporto localizado em VNO o de complementar.

Como tal, a CTI disponibiliza os documentos que compõe o RA preliminar no portal AeroParticipa (<https://www.aeroparticipa.pt/>), Relatório esse que foi objeto de análise por parte do Município de Setúbal.

O presente parecer técnico envolveu a participação do Departamento de Urbanismo, Habitação, Mobilidade e Fiscalização (DURB), do Departamento de Ambiente e Serviços Urbanos (DASU) e do Gabinete de Apoio ao Desenvolvimento Sustentável e Emergência Ambiental (GADSEA).

## **II. ANÁLISE AO “RELATÓRIO AMBIENTAL PRELIMINAR”**

É referido no RA em apreço que as infraestruturas aeroportuárias são ativos estratégicos para o desenvolvimento económico das regiões, geradores de novas atividades económicas e contribuindo para a atração de investimento. Refere também que a escolha da melhor opção para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa é um processo de elevada complexidade em que se cruzam múltiplas temáticas, perspetivas de grupos de interesse e grandes tensões criadas por posições em conflito. Criar grandes infraestruturas que geram profundas alterações nas dinâmicas económicas, territoriais, sociais e ambientais num contexto de elevada incerteza, coloca desafios para os quais não existem respostas fáceis nem rigorosas.

Assim, atendendo aos impactes gerados por um aeroporto (sejam eles positivos ou negativos) e à complexidade associada ao processo de seleção da localização mais adequada, considera-se que os estudos e análises que suportam o processo de decisão devem ser desenvolvidos por uma equipa técnica constituída por peritos credenciados de diversas áreas técnico/científicas.

No que diz respeito ao propósito da AAE, este procedimento tem como propósito responder a três questões, conforme definido na RCM nº 89/2023:

- **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 aeroporto Humberto Delgado?**

Estas questões constituem-se assim como o problema de decisão ao qual a AAE pretende dar resposta.

Relativamente à localização de um novo aeroporto, e modelo de funcionamento, por forma a aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa, a RCM 89/2022 define como possíveis soluções um conjunto de cinco opções, definidas na AAE como Opções Estratégicas (OE):

- OE1 - Dual AHD principal + MTJ complementar;
- OE2 - Dual MTJ principal + AHD complementar (com evolução para o MTJ substituir integralmente o AHD);
- OE3 - Único CTA (que substitua integralmente o AHD);
- OE4 - Dual AHD principal + STR complementar;
- OE5 - Único STR (que substitua integralmente o AHD);

A estas OE a CTI acrescentou, em abril de 2023, mais três OE:

- OE6 - Dual AHD principal + CTA complementar;
- OE7 - Único VNO (que substitua integralmente o AHD);
- OE8 - Dual AHD principal + VNO complementar;

Para avaliar as cinco OE originais, e depois chegar a mais três OE, a CTI integrou sete peritos, um responsável pela coordenação geral dos trabalhos e seis responsáveis pela coordenação de áreas temáticas específicas. Esta equipa conjugou assim diferentes áreas de saber, incluindo engenharia, direito, economia, geografia, planeamento, ambiente, transportes e ordenamento do território. Com a realização dos estudos complementares juntaram-se outras especialidades, nomeadamente arquitetura, biologia, sociologia, paisagem, entre outras. Os trabalhos da CTI foram realizados em conjunto, de forma transdisciplinar, com o objetivo de construir e partilhar conhecimento, integrando diferentes áreas de saber para tentar resolver um problema cuja solução não é óbvia face aos seus vários constrangimentos.

As seis áreas fundamentais deram origem a Pacotes Temáticos:

1. Estudos de procura;
2. Planeamento aeroportuário;
3. Acessibilidades;
4. Ambiente;
5. Análise económica e financeira;
6. Análise jurídica

Cada um dos Pacotes Temáticos deu origem, por sua vez, a Relatórios Técnicos complementares ao RA em apreço, os quais apresentam os detalhes da análise e as fundamentações às quais a avaliação recorreu.

Refere o RA que durante todo o processo de avaliação as seis áreas temáticas foram-se entrecruzando, originando um processo de aprendizagem e de co-criação de conhecimento, o qual permitiu definir o Quadro de Avaliação Estratégica e consubstanciar os argumentos constantes na avaliação de oportunidades e risco, cuja estrutura de análise e avaliação tem como base os Fatores Críticos de Decisão (FCD) e se encontra apoiada pelos estudos temáticos desenvolvidos para cada Pacote Temático.

Refira-se que em todas as fases do processo houve lugar à participação do público, quer através do portal Aeroparticipa, como pela abertura formal de procedimentos de consulta pública e institucional. Refere o RA que tal foi derivado da preocupação da CTI em contribuir para criar uma consciência coletiva sobre o problema, assim como para beneficiar dos contributos dos cidadãos participantes.

Verifica-se que o conjunto destes elementos possibilitou realizar uma avaliação de cada OE por FCD e por critério de avaliação, o que origina a seguinte resposta ao problema de decisão, propósito da AAE:

**- Como aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, em modelo dual ou único?**  
É sugerida a adoção de um modelo dual que permita evoluir para um modelo único no médio/longo prazo, quando tiver sido criada suficiente massa crítica, com densificação de atividades e recursos humanos. Tal deve-se ao facto do modelo único ser o mais favorável ao desenvolvimento de um “hub” intercontinental. Quanto à escolha da localização, deverá ser tida em conta a proximidade ao centro de Lisboa, de forma a potenciar as economias de aglomeração da região.

**- Como evoluir para um “hub” intercontinental?**

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 como “hub” intercontinental.

**- Será necessário desativar, ou não, o Aeroporto Humberto Delgado?**

As razões ambientais e de saúde pública justificam o fecho ou uma redução significativa de movimentos, mas admite-se que a tecnologia venha a melhorar. Por razões de acessibilidade, menores distâncias e consequentemente menor pegada carbónica, e por razões económicas e financeiras, uma vez que se trata de uma infraestrutura já existente, poderá fazer sentido prolongar a vida útil do AHD no curto/médio prazo.

No que diz respeito à solução a adotar para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa, e destacando que a decisão caberá aos decisores políticos, a CTI refere que:

- A solução que apresenta mais vantagens é AHD + CTA (OE6) até abrir CTA único (OE3)
- Uma outra solução viável é AHD + VNO (OE7) até abrir VNO único (OE8)
- AHD + MTJ (OE1) ou MTJ hub (OE2) não são opções viáveis por razões aeronáuticas e ambientais, bem como por razões económico financeiras devido à sua capacidade limitada para expandir a conectividade aérea;
- AHS+STR (OE4) e STR (OE5) não são opções viáveis por razões aeronáuticas (de navegação aérea).

Assim, conclui de igual modo a CTI que:

- As soluções únicas são mais favoráveis que soluções duais, pela redução da duplicação dos efeitos nocivos, externalidades ambientais negativas e afetação da população / saúde pública;
- As soluções duais acarretam, além da duplicação dos efeitos nocivos, perdas de procura associada aos movimentos em trânsito, mas são preferíveis em termos de acessibilidades porque redistribuem os fluxos de acesso às instalações aeroportuárias. Verifica-se também que apresentam vantagens enquanto modelo de transição até se chegar a um modelo de solução único.

De um modo geral, o RA em apreço é um documento robusto, claro, com análises cuja base sólida se fundamenta em múltiplos estudos, realizados por peritos em várias áreas, peritos estes que vão desde académicos e docentes em instituições superiores universitárias, tais como a Universidade do Minho, a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, a Universidade Católica do Porto, a Universidade de Aveiro, o Instituto Superior Técnico, o Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa, assim como personalidades de reconhecido mérito científico e técnico. Neste âmbito, salienta-se que este relatório conjugou diferentes áreas de saber, de forma transdisciplinar, abordando o tema de forma integrada e consistente.

De igual modo, a metodologia utilizada para avaliar as OE, uma análise realizada sob o ponto de vista maioritariamente estratégico, vai ao encontro da complexidade inerente à avaliação das opções para implantação de uma infraestrutura aeroportuária.

A decisão de construção de uma infraestrutura aeroportuária, para além de requerer investimentos com um período de retorno longo e ter uma vida útil superior a 50 anos, promoverá a criação de uma nova polaridade na Região que irá atrair população e atividades económicas para a sua envolvente. As dinâmicas esperadas constituirão um desafio à capacidade de resiliência e sustentabilidade do desenvolvimento da região, não só pela implantação de um novo aeroporto, mas também pelas transformações territoriais daí decorrentes. Assim, importa enquadrar esta decisão de investimento numa estratégia de desenvolvimento regional integrada, com enfoque na estruturação das redes regionais de transporte (e.g. construção de uma terceira travessia do Tejo e investimento na ferrovia), na dinamização da base económica, na minimização dos impactes nas alterações climáticas e no reforço do sistema urbano de suporte.

### III. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considera-se que, de uma forma geral, a versão preliminar do Relatório Ambiental constitui um documento robusto, cujas conclusões são claras e se encontram devidamente fundamentadas.

Face ao exposto, propõe-se a emissão de **parecer favorável**.

À Chefe da DIPU

O Técnico,

