



MAGELLAN
500 AIRPORT



Pronúncia da Magellan 500
ao Relatório Preliminar da
Comissão Técnica Independente

Principais Tópicos Comuns

Lisboa, 25 janeiro 2024

A MAGELLAN 500 E A CTI NO PROCESSO DA ANÁLISE



- **4 anos de desenvolvimento**
- **3 anos com consultores internacionais** de referência no desenvolvimento de aeroportos
- **1 projeto**



- **1 ano**
- **4 meses com consultores nacionais** contratados
- **Analisar 8 soluções, e**
- **Desenvolver 4 conceitualmente** (CTA modificado, V. Novas)

A MAGELLAN 500 E A CTI NO PROCESSO DA ANÁLISE

- **Magellan 500:** total cooperação e transparência
 - Comunicação transparente e formal, mesmo quando em desacordo
- **CTI: desde abril (conferência da 1ª Fase) contactou-nos proactivamente uma única vez**
 - Reagindo a uma entrevista sobre o prazo de construção do Magellan 500
- **CTI: tirando esta, desde abril nunca pediu esclarecimentos**
 - Nem mesmo nas soluções de navegação (relatório da NAV de 10 Nov)
- **CTI: ignorou pronúncias da Magellan 500**, sem nunca justificar a razão
- **CTI: 2 pedidos de alargamento do prazo da atual consulta ... 1 semana**

NOSSA ANÁLISE: 7 PRINCIPAIS “PECADOS” do Relatório Preliminar

- 1) “Inviabilidade” na navegação aérea
- 2) Zonas de influência desconformes com a EU, com medição desigual (*)
- 3) “Desvio” da AV no Plano Ferroviário Nacional, beneficiando Alcochete (*)
- 4) Desorçamentação dos acessos a Alcochete (*)
- 5) Definição dos perímetros de impacto ambiental (*)
- 6) Desconhecimento reiterado do projeto Magellan 500 (*)
- 7) Incompreensão das implicações do contrato de concessão (*)

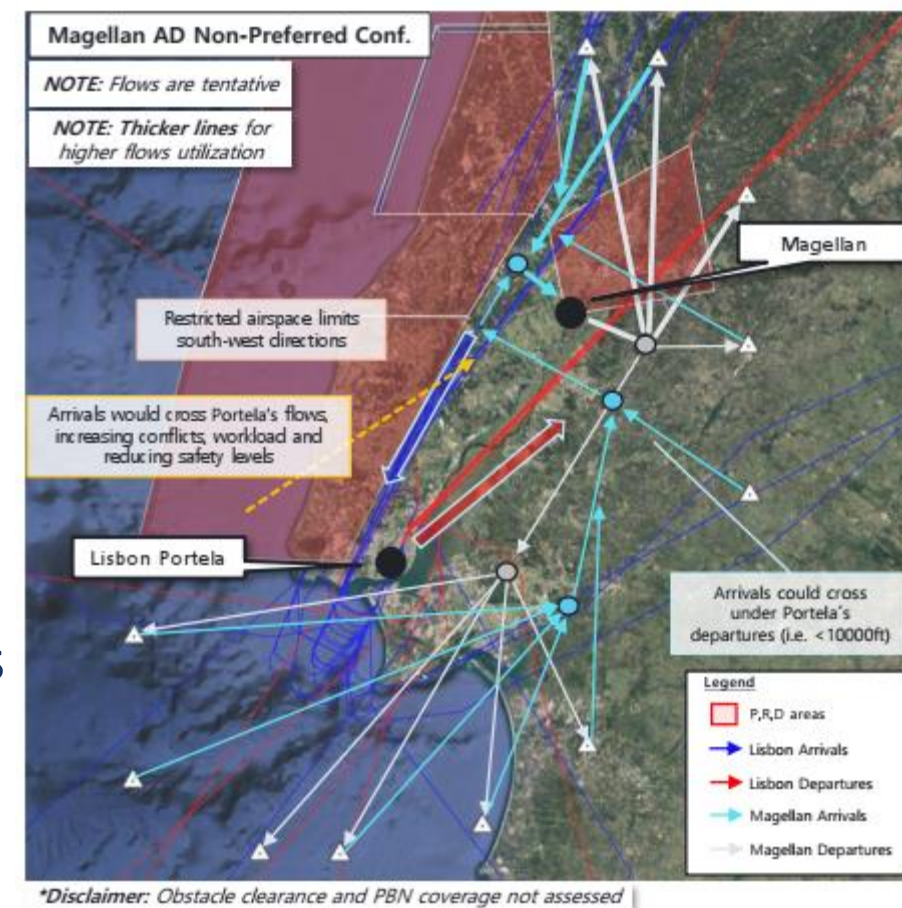
(*) Objeto parcial ou total de anteriores pronúncias da Magellan 500, ignoradas

1) “INVIABILIDADE” NA NAVEGAÇÃO AÉREA



NAVEGAÇÃO - ENQUADRAMENTO

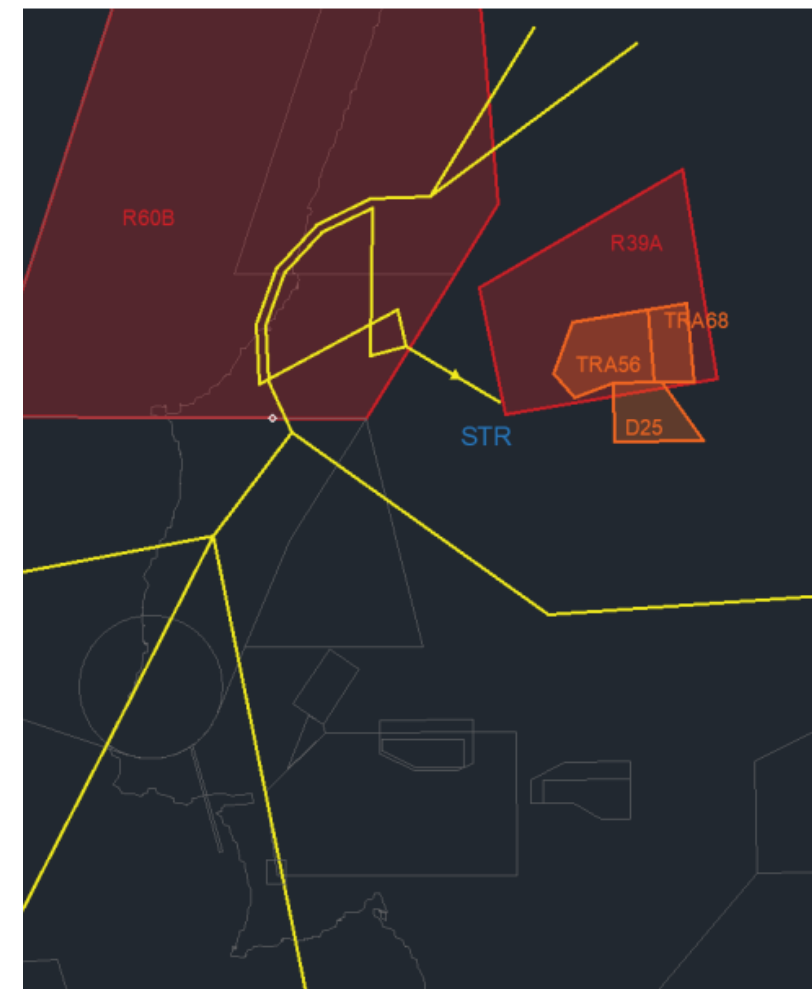
- Magellan 500 tem **orientação de pistas otimizada**, tendo sido consideradas todas as condicionantes, **incluindo militares** como a **zona R60 de Monte Real**
- Em Fev-Abr a **Magellan 500** apresentou à CTI uma **solução de espaço aéreo**, que **respeita a zona R60**
- **Relatório da 1ª Fase da CTI, 27 Abr: “Conflitos com espaço aéreo militar” surgem como “Resolúvel”,** numa aceitação implícita da solução proposta
- NAV fez depois análise (Anexo 9 - PT2), igual para todas as opções, de Point Merge alinhado com as pistas
- **NAV não questiona a viabilidade**, adverte (Pág. 90 final) que “constrangimentos ... numa eventual **segunda fase de expansão do aeroporto** ... reavaliados através de **estudos específicos para o efeito.**”



Snapshot do projeto de navegação submetido inicialmente pela Magellan 500

NAVEGAÇÃO – SOLUÇÃO

- Consideramos que **a CTI**, ao declarar o Magellan 500 como “Inviável para um Hub” “por razões aeronáuticas”, **fez uma interpretação abusiva do relatório da NAV**
- NAV: “**não classificou nenhuma opção como "inviável"** (Expresso, 14 dezembro)
- Magellan 500 soube do relatório da NAV na Conferência da CTI sobre o Relatório Preliminar, a 5 de Dezembro
- Começámos imediatamente a afinação dos cenários, conforme recomendado no relatório da NAV
- “Point Merge” podem ser configurados para minimizar o impacto nas Zonas Militares
- **Afinámos cenários que permitirão as fases de expansão previstas do projeto Magellan 500. Serão submetidas amanhã na pronúncia, e base da continuação do trabalho**



Snapshot do PT2_Anexo 9 - Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação da NAV para a CTI, com o Point Merge em orientação “Não Preferente” dos movimentos

2) ZONAS DE INFLUÊNCIA DESCONFORMES COM A UE E COM MEDIÇÃO DESIGUAL



ZONAS DE INFLUÊNCIA DOS AEROPORTOS

DEFINIÇÃO USADA PELA COMISSÃO EUROPEIA

“A zona de influência de um aeroporto ... normalmente fixada em:

- **100 quilómetros ou**
- **60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade”**

Comunicação n.º 25 de 2014, Comissão Europeia

PT6_Anexo A - Análise legal do modelo de financiamento face aos regulamentos europeus

DEFINIÇÃO USADA PELA CTI

“**30 minutos** a partir de cada localização aeroportuária, calculadas ao longo da **rede rodoviária**, em condições normais de circulação.

Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 1 - 2.1. Enquadramento territorial

ZONAS DE INFLUÊNCIA

- **Extremamente importantes** ao longo de toda a **análise comparativa** entre as diversas localizações / opções estratégicas

A definição da CTI não faz sentido porque:

- Os **aeroportos** internacionais **distam centenas de Km**, logo 30 minutos de carro é demasiado curto para uma área de influência
- **Exclui a ferrovia, fundamental** em todos os aeroportos europeus

Em resumo:

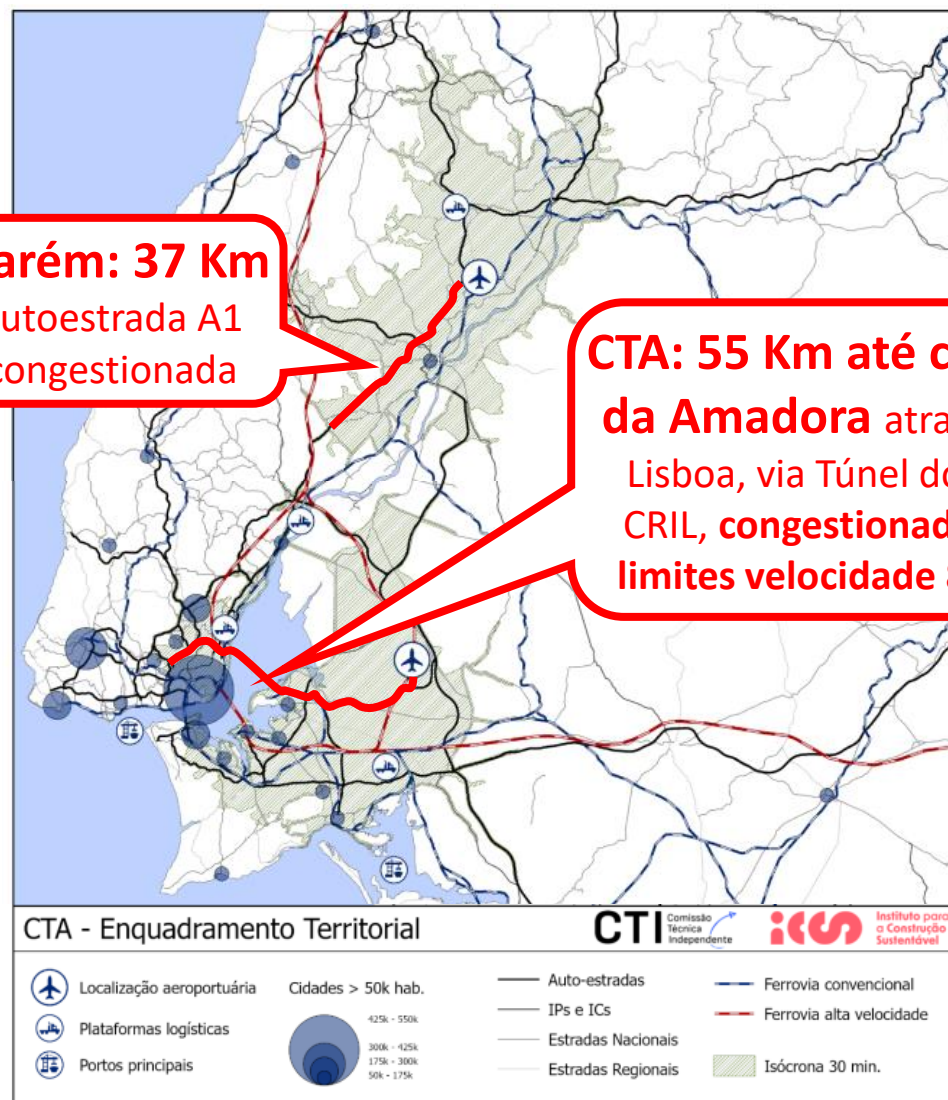
**O RELATÓRIO DA CTI É DESCONFORME COM AS
RECOMENDAÇÕES DA UE**

CÁLCULO DISTORCIDO DAS ZONAS DE INFLUÊNCIA DAS OPÇÕES ESTRATÉGICAS

PREJUDICANDO SANTARÉM



EX: SANTARÉM VS. CTA



PT3 Relatório Técnico Complementar

PT3 Relatório Técnico Complementar – Pág. 24 – CTA:
“A cidade de Lisboa é atingida em pouco menos de 30 minutos”
E depois ainda a atravessa até Amadora e Odivelas?

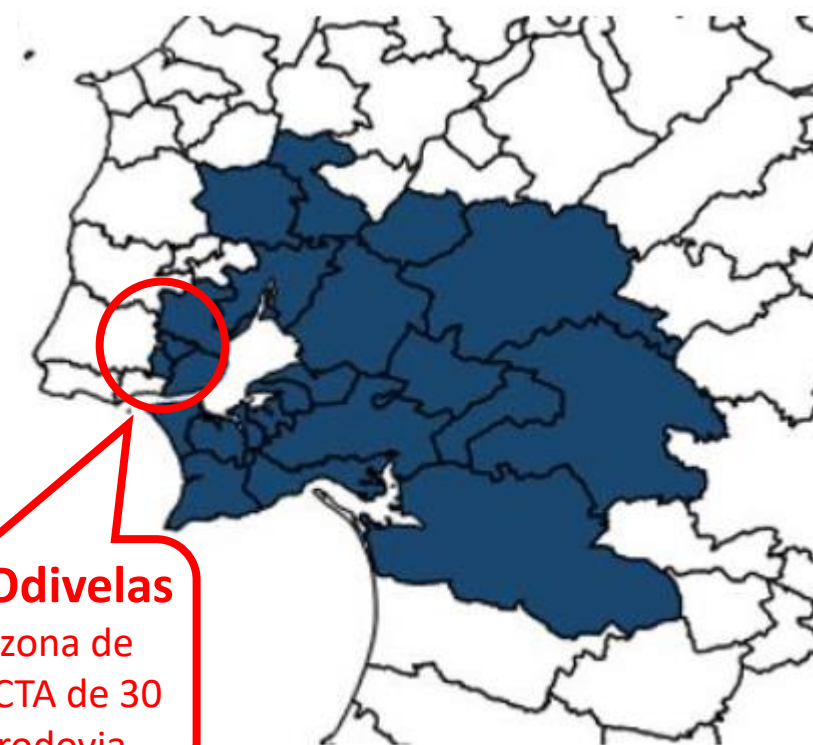


Figura 4 - Área de Influência CTA
PT5_Anexo 2 - Conectividade aérea
e desenvolvimento regional

EX: SANTARÉM VS. VENDAS NOVAS

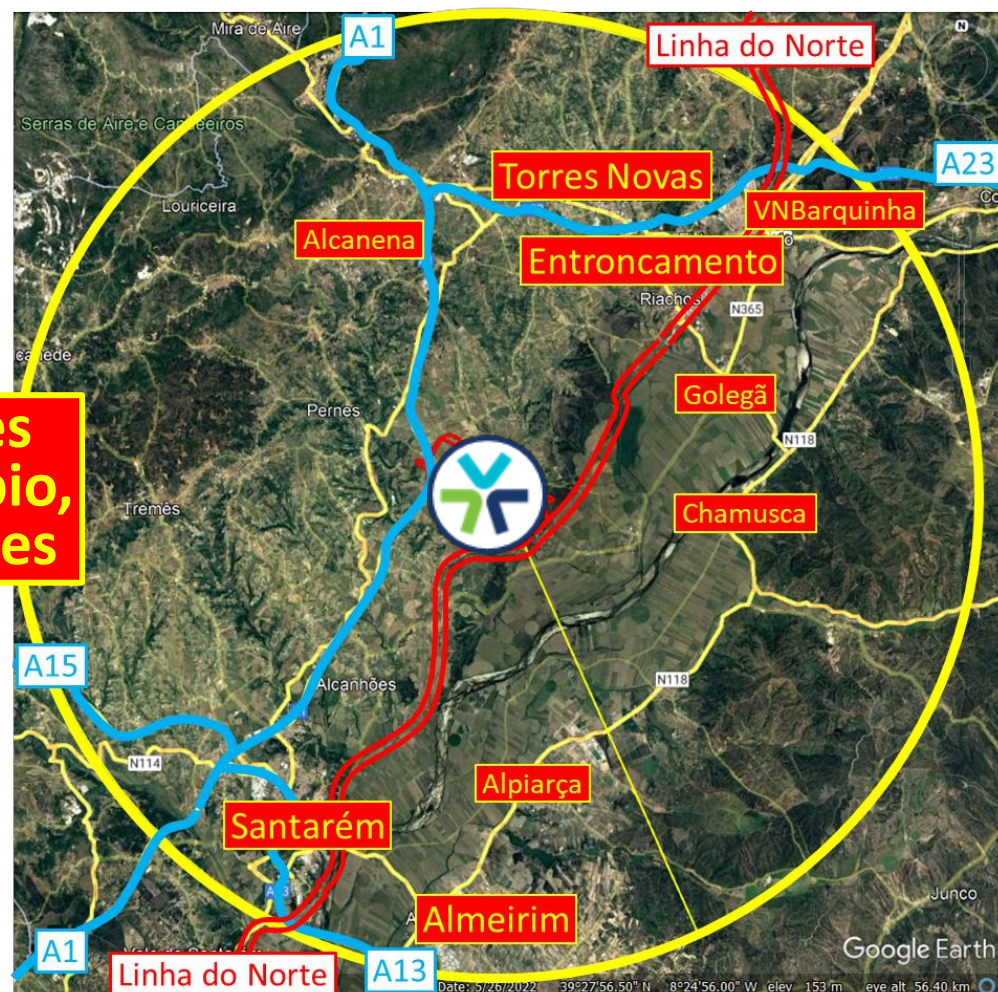


PT3 Relatório Técnico Complementar



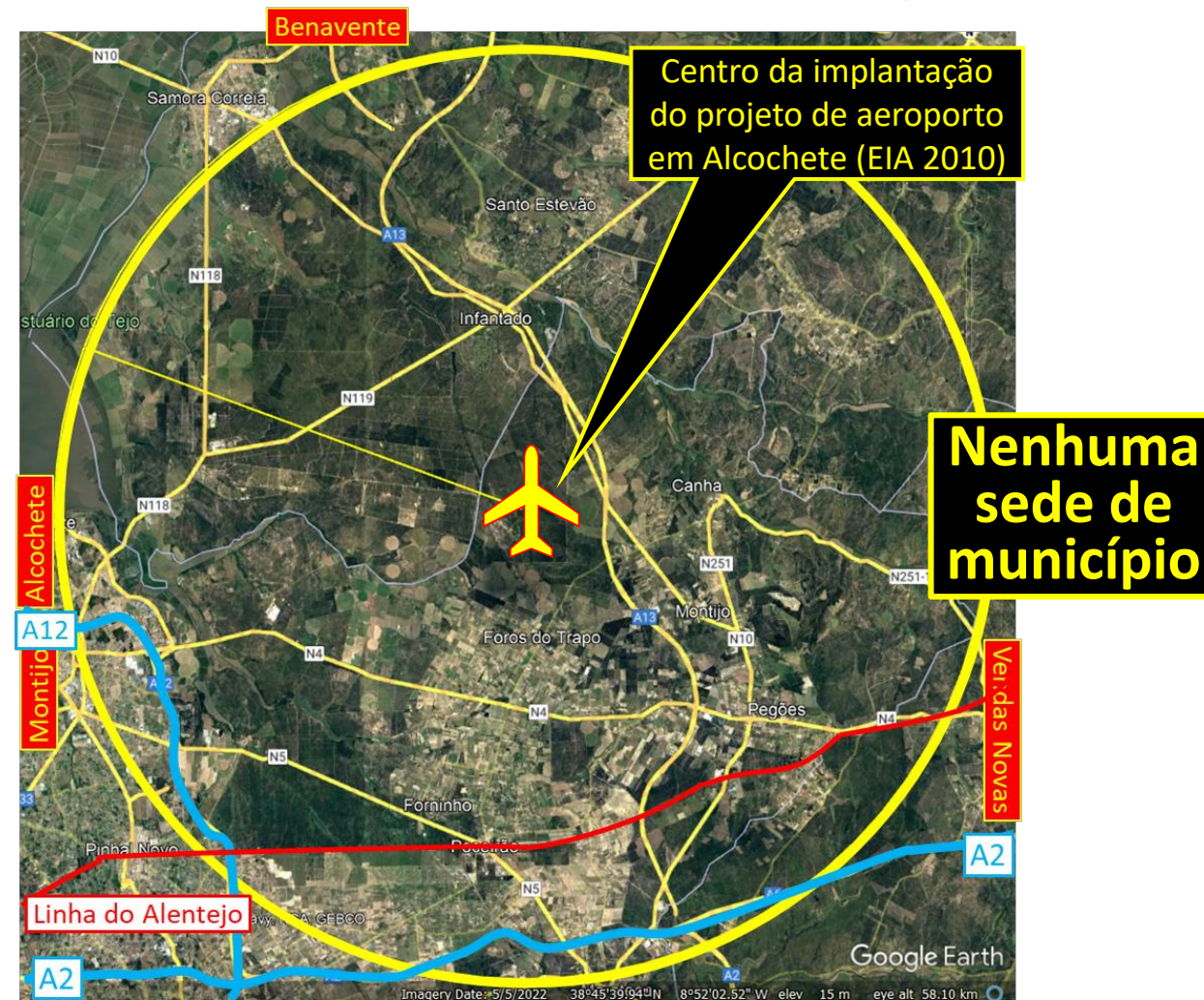
Figura 8 - Área de Influência – VNO
PT5_Anexo 2 - Conectividade aérea
e desenvolvimento regional

SANTARÉM: "tecido produtivo da região com poucas condições para tirar o maior benefício da infraestrutura aeroportuária (*)



Raio de 20 Km à volta das localizações

ALCOCHETE: condições na envolvente muito favoráveis (densidade de população ativa e do tecido económico) (*)



(*) CTI – Rel. Prel. - Fator de Decisão 2 - Acessibilidade e Território

3) “DESVIO” DA ALTA VELOCIDADE NO PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL

BENEFICIANDO ALCOCHETE



O QUE IMPLICA PARA O PAÍS, PARA LISBOA, E PARA A ALTA VELOCIDADE?

PT3_Anexo 1 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias

“A presente proposta ... preconiza ... (a azul claro, na Figura III.19) um enlace com as linhas de Alta Velocidade e do Norte na zona do Carregado.

Prolongamento ... de AV ... da ordem dos 38 quilómetros.

... tem como suporte os elementos do PFN ... apresentados pela IP”

(Rede Ferroviária Nacional-Articulação com localizações em estudo para o NAL, Workshop PT3, LNEC 27/09/2023)

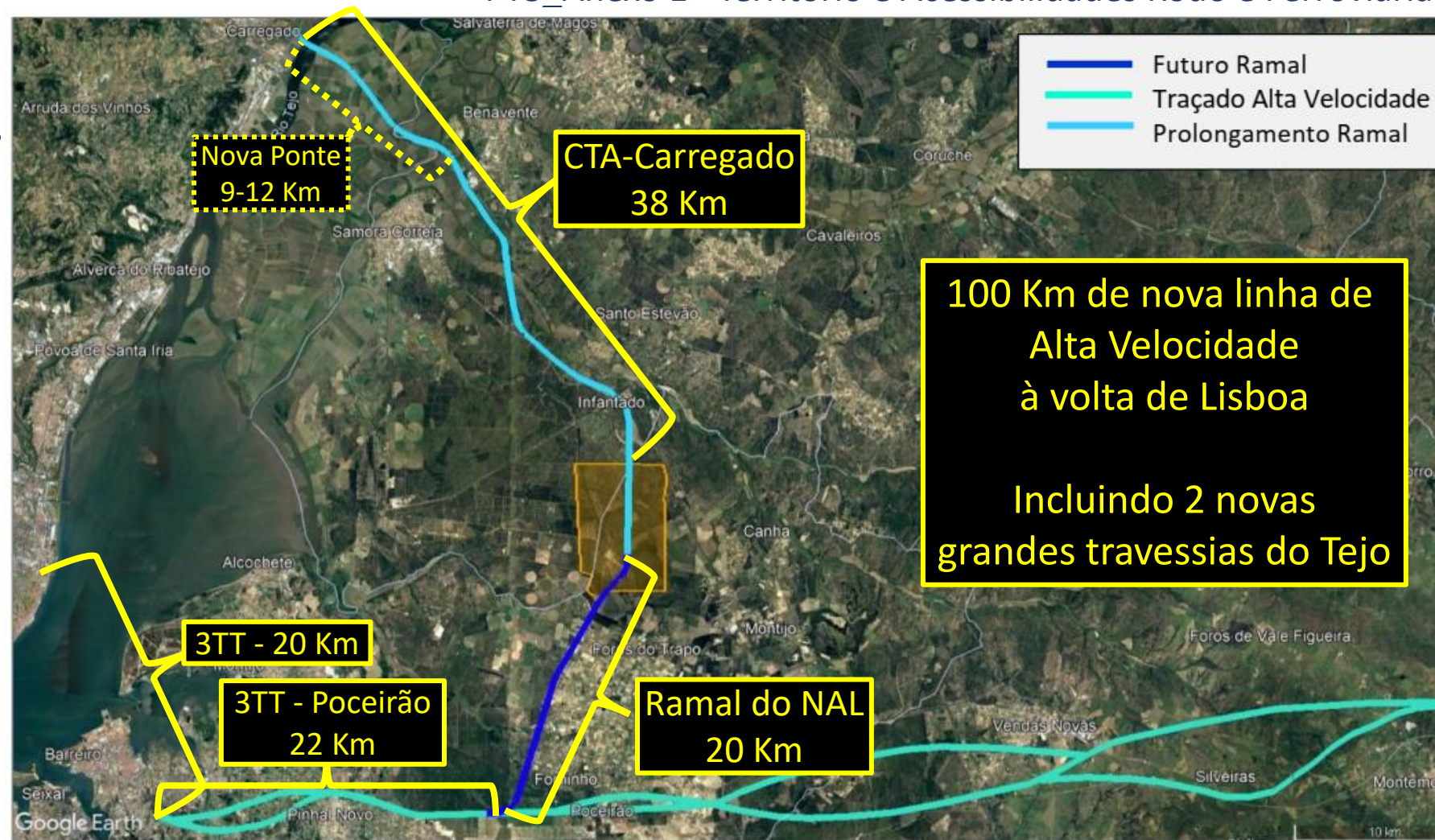
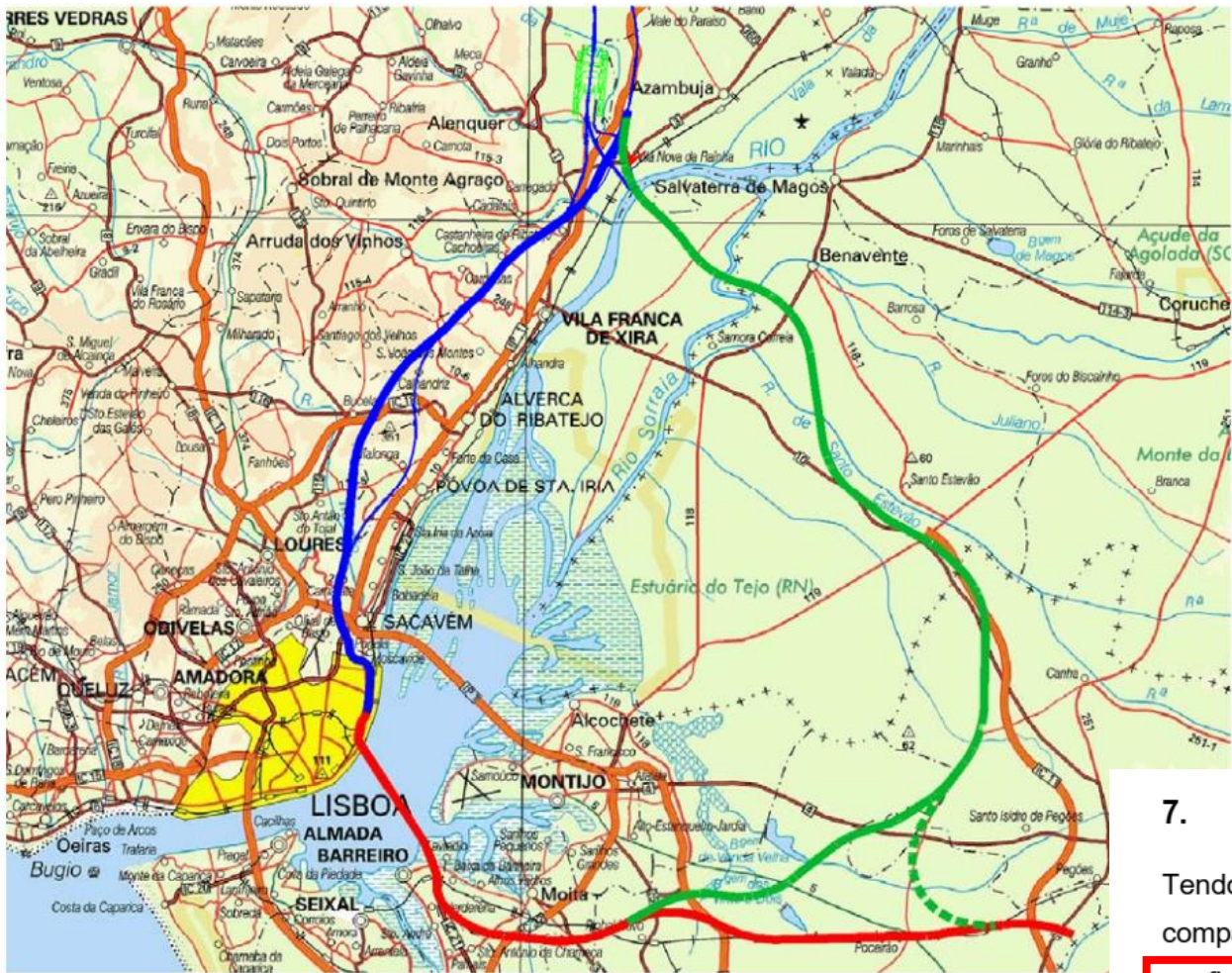


Figura III.19 - Proposta Variante para a solução aeroportuária Campo de Tiro de Alcochete.

JÁ ANTES HAVIA SIDO DESCARTADO



Alternativa A

Alternativa B

NOTA TÉCNICA



Designação:	Nº
	Doc.:
	Data: 31/10/2007
	Pág.:

ALTA VELOCIDADE FERROVIÁRIA:

ANÁLISE COMPARATIVA DAS ALTERNATIVAS DE ENTRADA EM LISBOA

Nº Documento:	
Código na Origem:	
Tipo de Documento:	Nota Técnica
Origem:	Engenharia
Pacote/Contrato nº:	

	Área Funcional	Nome	Sigla / Rúbrica
Elaborado por:	Procura e Mobilidade	Gonçalves Henriques	
Verificado por:	TTT	Duarte Silva	
Aprovado por:			
Autorização Envio por:	CA	Carlos Fernandes	

7. CONCLUSÕES

Tendo em atenção os resultados na multiplicidade de aspectos considerados na análise comparativa em relação às alternativas que foram objecto de análise neste documento relativas à configuração da Rede de Alta Velocidade para servir Lisboa, **conclui-se que o traçado que se desenvolve pela margem direita do Tejo é mais vantajoso.**

CONSTA APENAS NUM ANEXO



Figura 8 – Rede Ferroviária Nacional (Fonte: PFN 2022).

MAS NÃO NO PFN

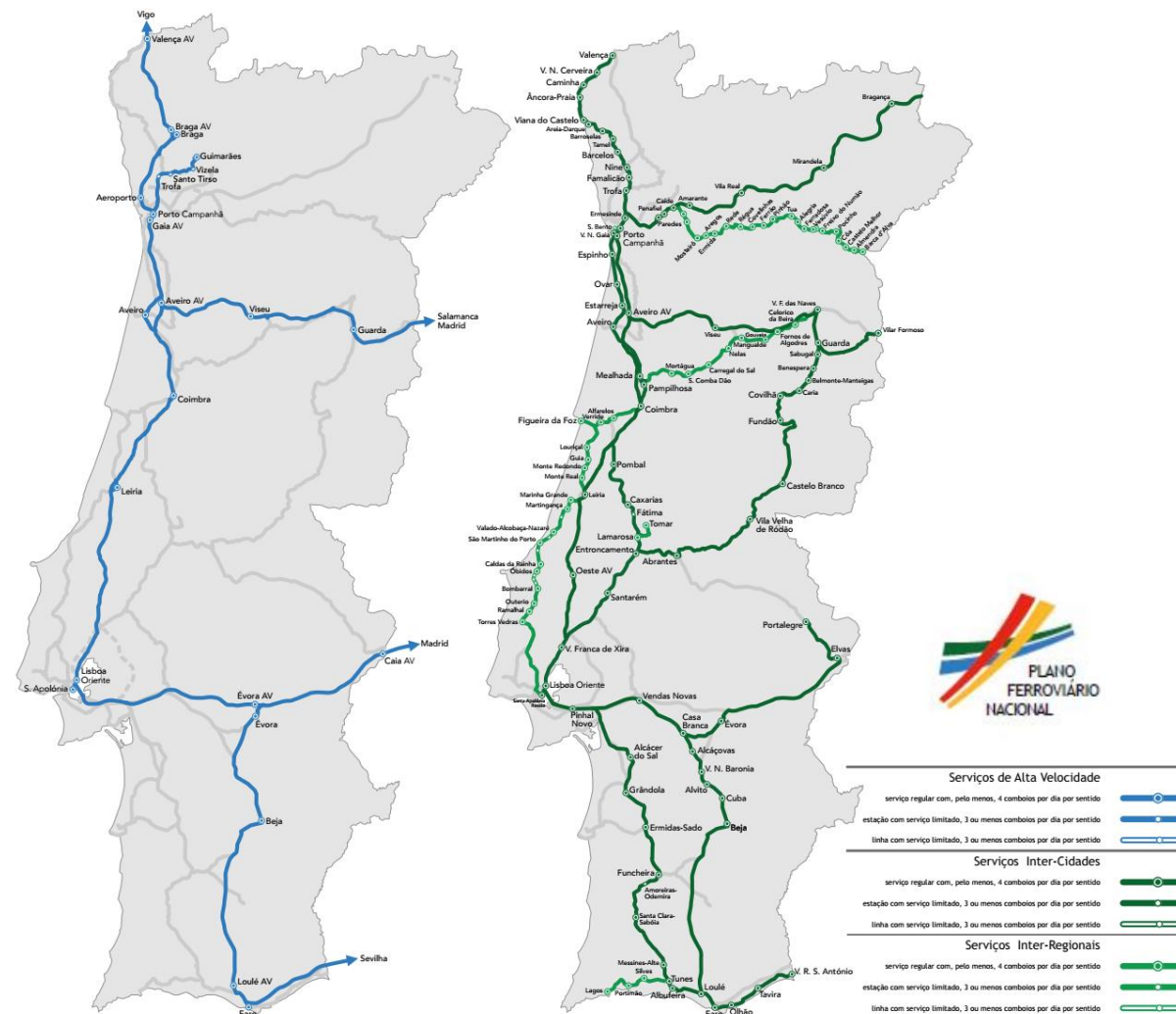


Figura 13. Cenário de cobertura da rede de serviços de Alta Velocidade (mapa da esquerda) e interurbanos (mapa da direita) após conclusão da rede prevista no Plano Ferroviário Nacional.

PARA QUE NÃO RESTEM DÚVIDAS

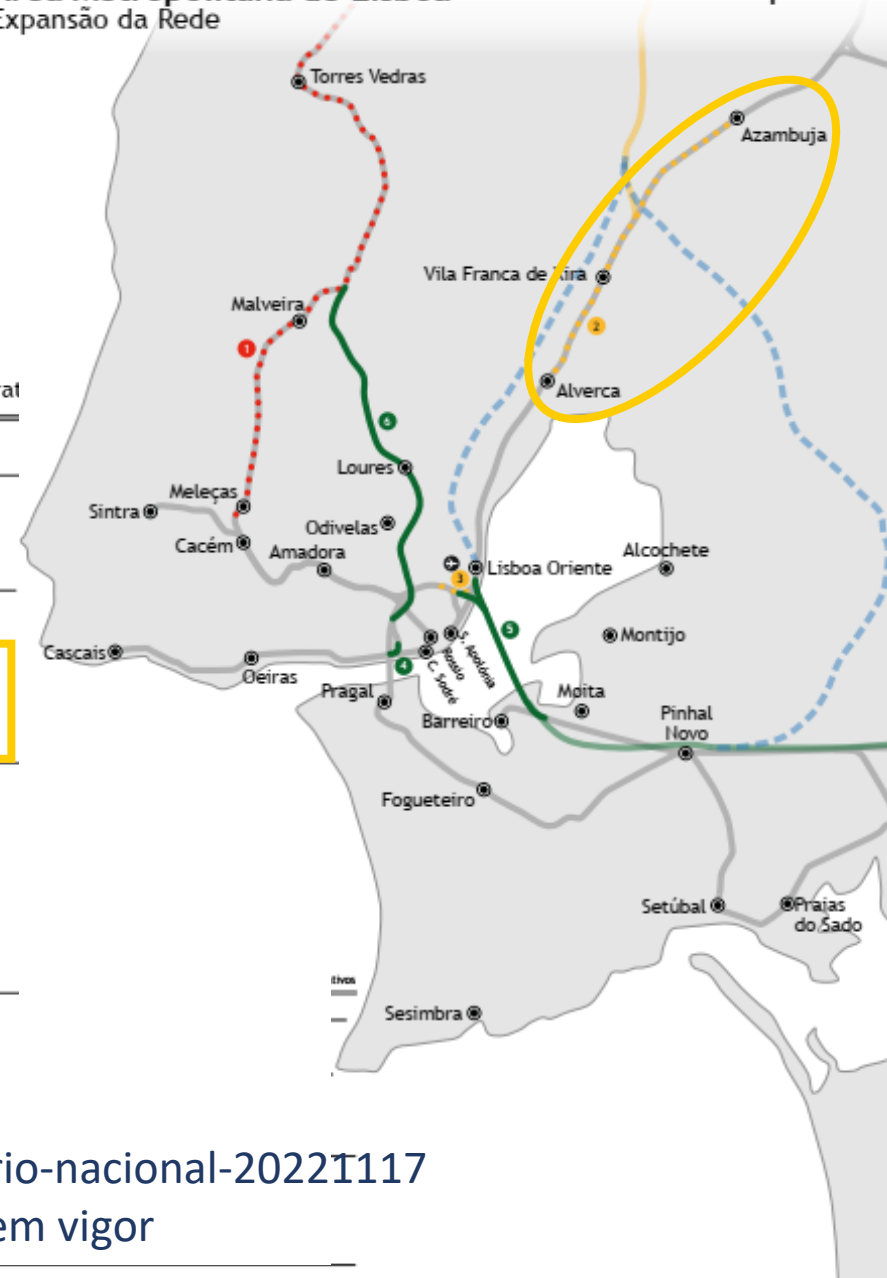
“Ao longo do Plano, três categorias de maturidade:

- **Em execução**, no âmbito do programa de investimentos até ao final de 2023;
- **Em projeto**, inscritos no PNI 2030, com ações em curso para execução até 2030;
- **Em planeamento**, rede que constitui o objetivo final do Plano Ferroviário Nacional;



Área Metropolitana de Lisboa
Expansão da Rede

Mapa 2.2.



4) DESORÇAMENTAÇÃO DOS ACESSOS A ALCOCHETE



ALCOCHETE: CTI “DESORÇAMENTA” AV, INCLUSIVE O RAMAL (2010)

“A 4.4.2.1. Estimativa de custos dos acessos ferroviários

Os valores de investimento previstos dizem respeito exclusivamente à execução do traçado ferroviário dentro do perímetro aeroportuário (7 Km), uma vez que se trata da retificação do traçado de uma linha AV já prevista” (???)

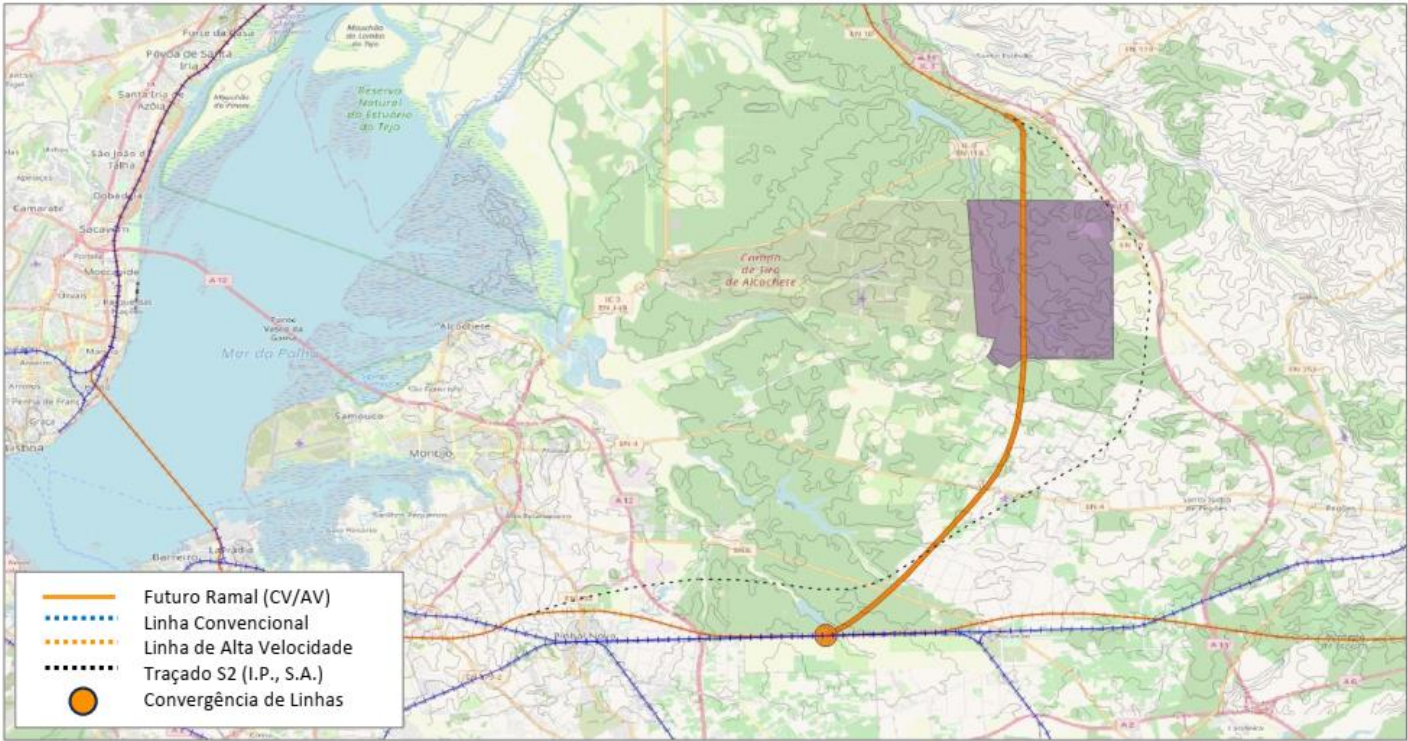


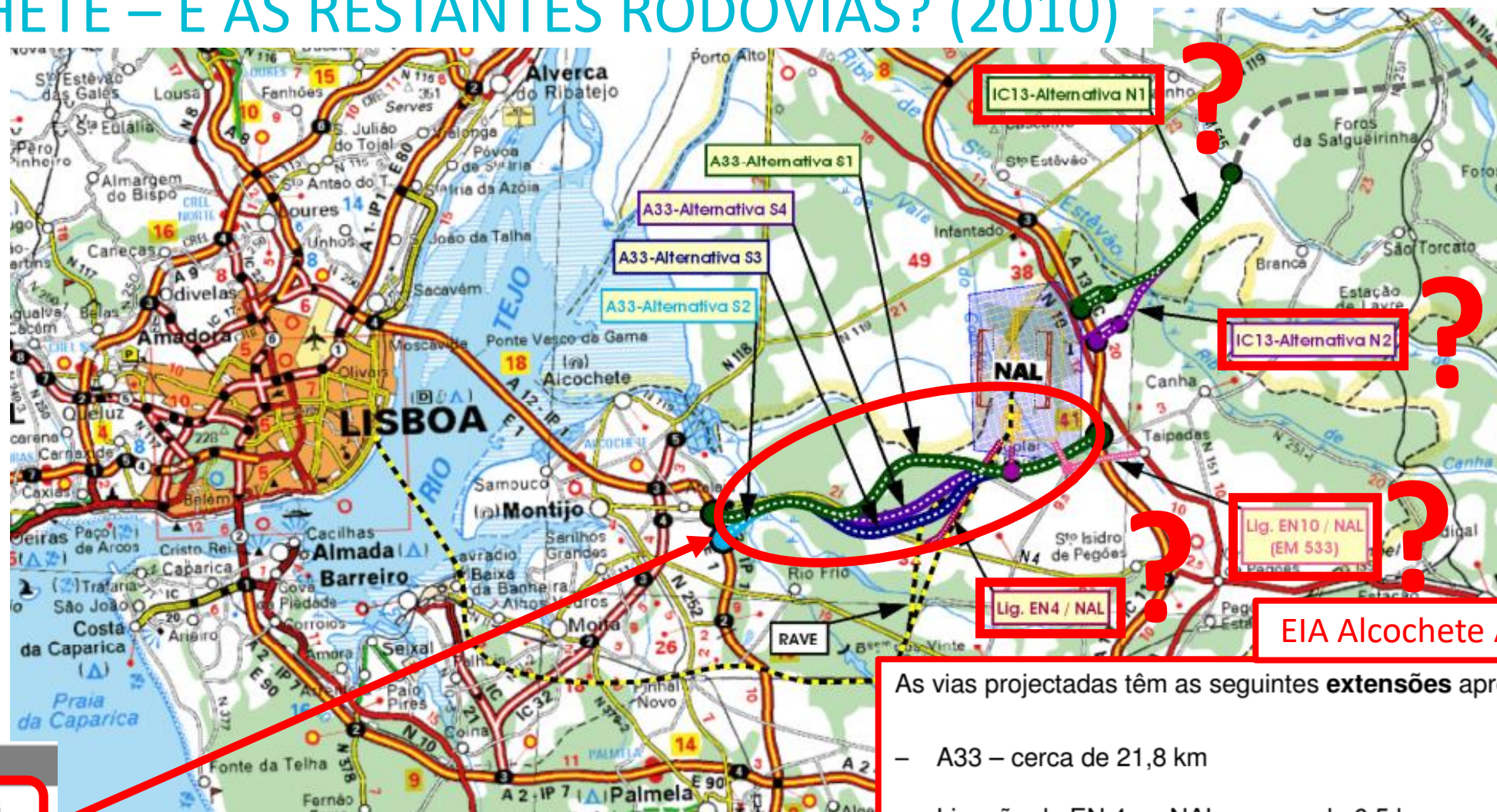
Figura III.32 – Proposta ferroviária para a solução aeroportuária CTA.

CTA CTA+AHD	Extensão (Km)	Terreno	Estação	Extensão Cut&Cover (m)		Extensão (m)		AMV (un.)	Enlace (un.)	Valor (M€)
				Plena Via	Estação	Esc./At.	Esc./At.			
AV/CV	7,0	Plano	Enterrada	6 000	1 000	0		4	0	282,5

Tabela III.24 - Estimativas de custo ferroviário (CTA+AHD e CTA).

PT3_Anexo 2 - Território e Acessibilidades Rodo e Ferroviárias 2

ALCOCHETE – E AS RESTANTES RODOVIAS? (2010)



Base

4,6

19,2

PT3_Anexo 1 - Território e
Acessibilidades Rodo
Apenas 23 Km de Autoestrada

EIA Alcochete Acessos 2010

As vias projectadas têm as seguintes **extensões** aproximadas:

- A33 – cerca de 21,8 km
- Ligação da EN 4 ao NAL – cerca de 6,5 km;
- IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515 – cerca de 12,8 km.

O troço da EM 533 a beneficiar tem uma extensão de cerca de 3 km.

5) DEFINIÇÃO DOS PERÍMETROS DE IMPACTO AMBIENTAL

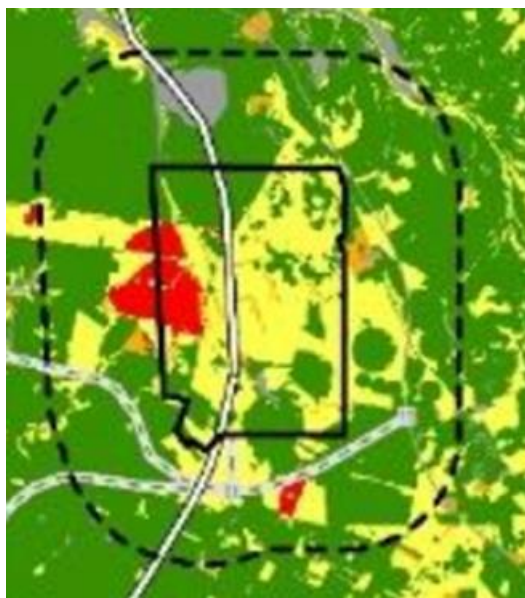


RISCO DE INCÊNDIO

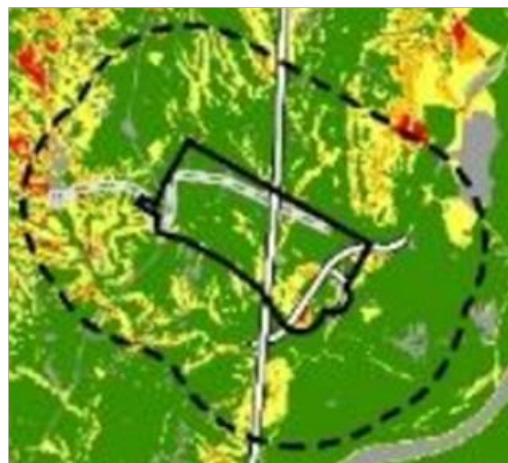
PT4_Anexo 4 - Condicionalismos nos domínios dos risco

- Alcochete: baixo índice de perigosidade
- Santarém: Maior risco de incêndio

Seguramente não na zona de implantação e perímetros próximos



Alcochete



Santarém



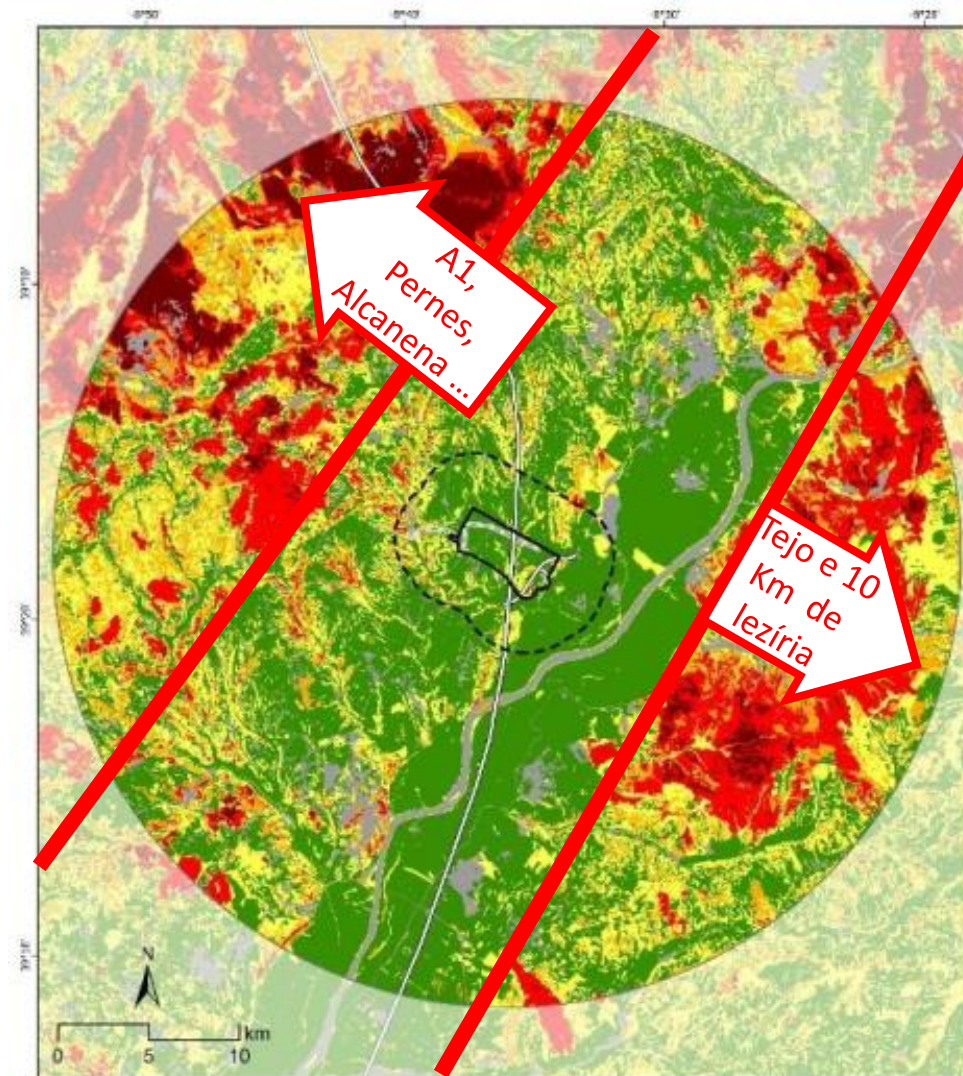
PT4_Anexo 4 - Condicionalismos nos domínios dos riscos naturais e tecnológicos

RISCO DE INCÊNDIO

Penalizado por zonas de incêndio remotas no perímetro de 25 Km considerado, que não fazem sentido porque:

- Zonas a Sul do Tejo, separadas pelo rio e mais de 10 Km de lezíria húmida cultivada
- Zonas a Oeste, com Alcanena, Pernes ... de permeio, que funcionam como barreiras urbanas aos incêndios

Análise sem ligação com a realidade

**CTI** Comissão Técnica Independente

Fonte: ICNF

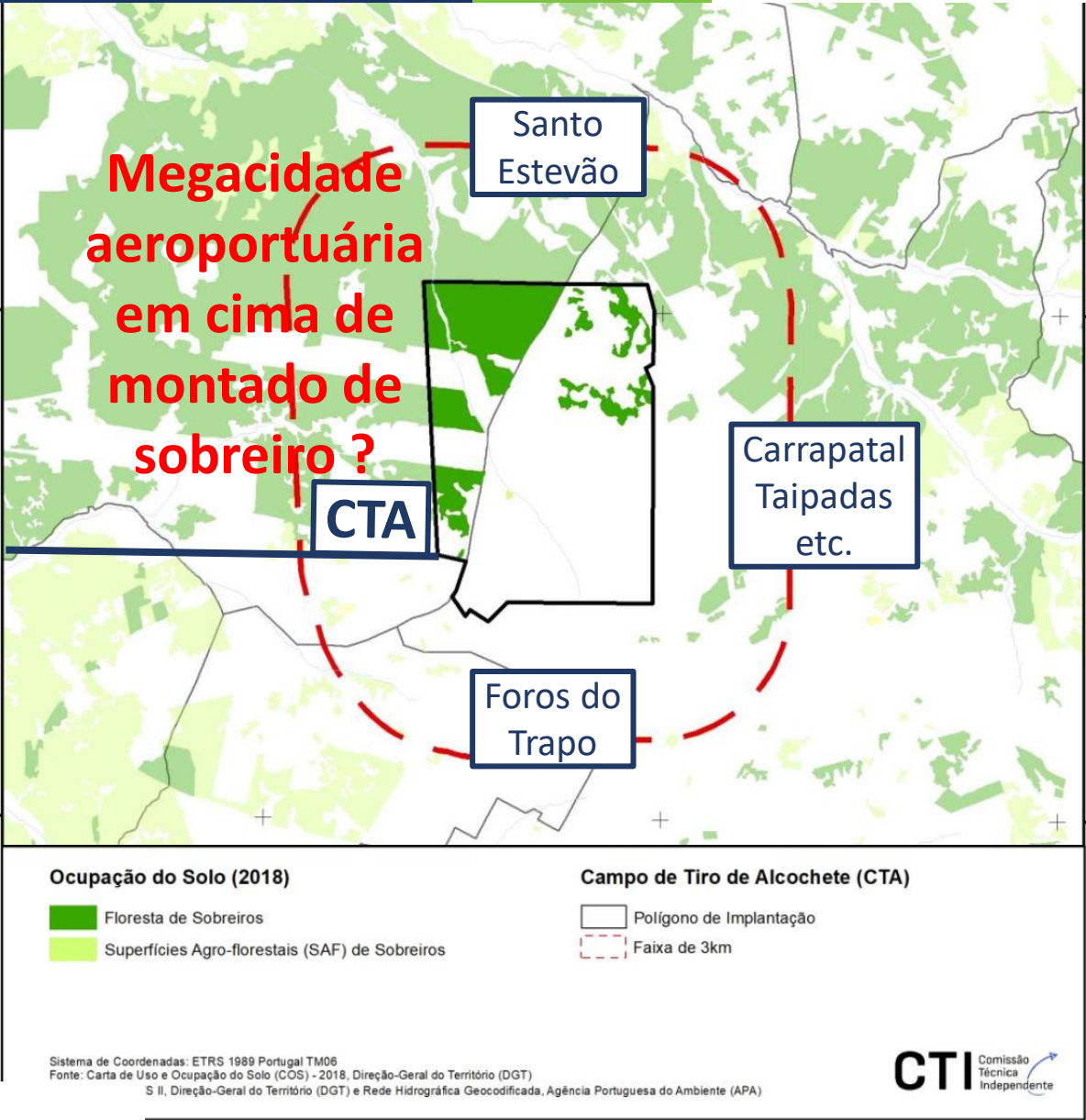
Sistema de coordenadas: ETRS89/PT-TM06

SOBREIROS - ALCOCHETE

- Porquê aqui contagem só no aeroporto, e não nos perímetros de 3 ou 25 Km?
- 3.338 hectares de montado só no perímetro de 3 Km ...
- CTA: CTI refere uma cidade aeroportuária com 1.371 hectares (PT2 Relatório Técnico Complementar)
- Recomenda mesmo às CMs de Benavente e Montijo “Promover uma estratégia, o desenho urbano ... em terrenos do Estado (CTA)”
- Onde será construída: na enorme mancha de sobreiro à volta e no CTA?

Quadro 21 - Florestas de Sobreiro por polígonos de implantação e faixa de 3km (em hectares)

OPÇÕES ESTRATÉGICAS	Polígono de Implantação	Faixa de 3km
OE 3 - Novo aeroporto no CTAlcochete, que substitua integralmente o AHD	764	3 338



39 - Sobreposição do polígono com florestas de sobreiro e SAF de sobreiro, CTA

PT4_Anexo 2 - Condicionalismos nos domínios da biodiversidade, áreas naturais e avifauna

6) DESCONHECIMENTO DO PROJETO MAGELLAN 500



ACESSO RODOVIÁRIO PROJETO SANTARÉM

**Estrada por cima das pistas
desenhada pela CTI**

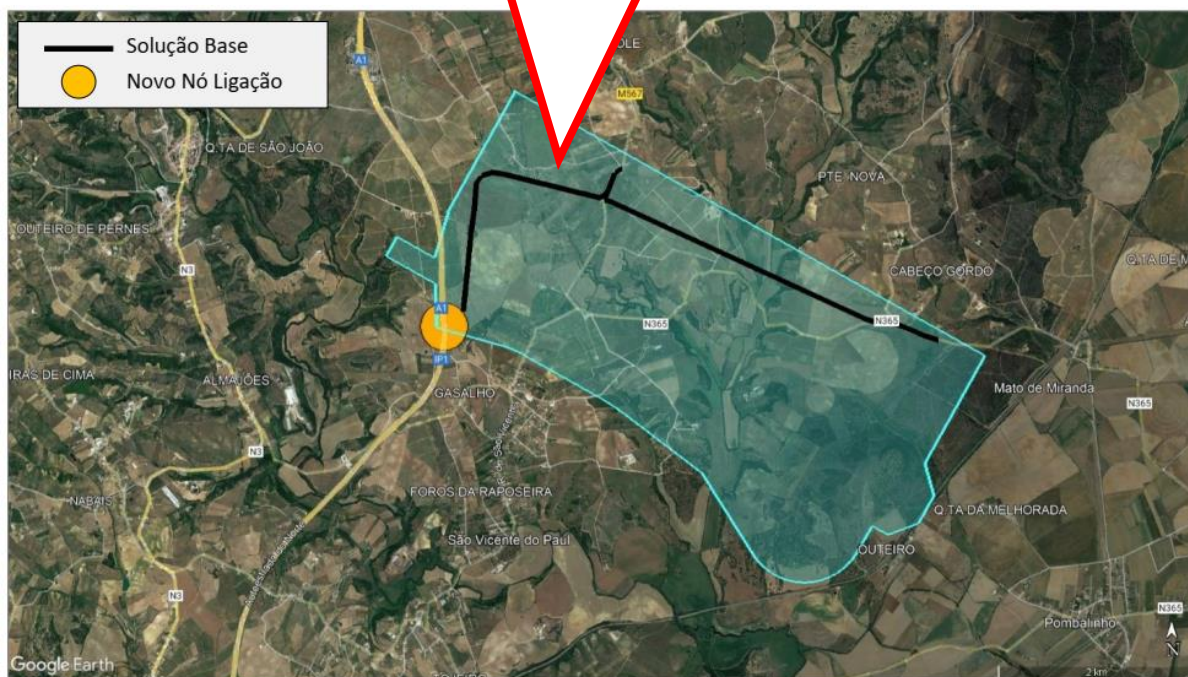


Figura III.12 - Proposta Base para a solução aeroportuária Santarém.

02) Airport Planning - Based on Idom Project Report



Flood Plain Detail

**Projeto Magellan 500 - Via rápida
interna de circulação e acesso**
Constante em toda a documentação
fornecida à CTI em Março

7) INCOMPREENSÃO DAS IMPLICAÇÕES DO CONTRATO DE CONCESSÃO



UMA ANÁLISE ESTRATÉGICA MUITO DIFERENTE

- Até 2007-8: **o Estado decidia** entre projetos de investimento público
- **O sector aeroportuário liberalizou-se** na União Europeia
- **Existe uma concessão a um privado**, com uma área exclusiva definida
- **Duas Opções Estratégicas têm promotores privados** assumidos
- **Santarém: a única opção estratégica fora da concessão**
- **Santarém: concebida sem dinheiros públicos ou ajudas de Estado**
- **Quaisquer ajudas de Estado terão de respeitar o Direito Comunitário de Concorrência**
 - Sejam elas financeiras, cedência de terrenos públicos, construção de infraestruturas de acesso dedicadas, ou quaisquer outras

FRAGILIDADES NA ANÁLISE JURÍDICA DA CTI

- Não observação plena do mandato definido pela RCM 89/2022 (ao nível da sistematização e do objeto)
- Não observação do procedimento e do conteúdo exigido pelo DL 232/2007 – o Relatório Preliminar tal como está não serve como AAE
- Alteração dos pressupostos do mandato da CTI fruto da recente decisão do Governo para realização de obras no AHD (RCM 201/2023)
- Não consideração do regime das “ajudas de Estado” relativas à disponibilização/cedência de terrenos públicos
- Não consideração de todas as situações jurídicas relativas ao atual Contrato de Concessão, em particular no que respeita ao NAL e à Alternativa da Concessionária para o NAL
- O Relatório Preliminar não assegura uma futura decisão administrativa/política do Governo transparente, fundamentada e legal.

- Todas as opções são financeiramente viáveis, não sendo necessário financiamento público para a construção do novo aeroporto

3. Resumo Não Técnico

“Estamos na mão da ANA”

“Se calhar (a ANA) tem disponibilidade para começar a fazer Alcochete”

Entrevista da Presidente da CTI ao Público e Renascença, 8 dez

- O **financiamento** da infraestrutura aeroportuária mais crítica (e cara) do País **não deve estar sujeito ao “se calhar”**
- **Não fazem sentido estudos de viabilidade económica** idênticos para todas as OEs, **como se não houvesse uma concessão** em vigor
- Os fundos para o investimento terão no aeroporto e infraestruturas de acesso **terão de vir de algum lado ... restrições nas ajudas de Estado**
- **Santarém: único projeto fora da concessão, concebido sem dinheiros públicos, escalável para as necessidades futuras**

PRINCIPAIS “TAKE-AWAYS”



PRINCIPAIS “TAKE-AWAYS”

- 1) **Áreas de Influência: análise não conforme com as recomendações da Comissão Europeia para a UE**
 - Com implicações transversais a toda a Análise Estratégica: população servida, impacto económico, concorrência e financiamento ...
- 2) **Análise favoreceu Alcochete (e Vendas Novas) em múltiplas áreas**
 - A mais importante nas infraestruturas de acesso, sua desorçamentação, equiparação AV futura vs. existentes ... **como o próprio relatório confessa**
- 3) **Incompreensão do contrato de concessão e suas implicações**
 - Mormente no **financiamento das Opções estratégicas dentro da concessão, deixando o País exposto**



<https://magellan500.com>

Flexibilidade
Sustentabilidade
Ambição



MAGELLAN 500
AIRPORT

MUITO OBRIGADO