



**PROFICO**  
AMBIENTE

## ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL AEROPORTO DO MONTIJO E RESPECTIVAS ACESSIBILIDADES

**VOLUME III – ANEXOS TEMÁTICOS**

**ANEXO 4 – CONSULTA ÀS ENTIDADES**

JULHO 2019

**ANZ** Aeroportos  
de Portugal

**VINCI**  
AIRPORTS

GRUPO ANA

PROFICO AMBIENTE E ORDENAMENTO, LDA.  
**Morada:** Rua Alfredo da Silva 11-B 1300-040 Lisboa  
**E-mail:** ambiente@profico.pt  
**Tel.:** (+351) 21 361 93 60  
**Fax:** (+351) 21 361 93 69  
[www.proficoambiente.pt](http://www.proficoambiente.pt)



PROFICO AMBIENTE E ORDENAMENTO, LDA.

EIA DO AEROPORTO DO MONTIJO E RESPECTIVAS ACESSIBILIDADES • VOLUME III – ANEXOS TEMÁTICOS

ANEXO 4 – CONSULTA ÀS ENTIDADES

JULHO 2019 • VERSÃO 01



PROFICO AMBIENTE E ORDENAMENTO, LDA.

**Morada:** Rua Alfredo da Silva 11-B 1300-040 Lisboa

**E-mail:** ambiente@profico.pt

**Tel.:** (+351) 21 361 93 60

**Fax:** (+351) 21 361 93 69

**Capital social:** 30 000,00 €

**Contribuinte N.º:** 505 198 290

COM O AMBIENTE NA LIDERANÇA

Estudos de Impacte Ambiental

Avaliação Ambiental Estratégica

Auditorias Ambientais

Gestão / Desempenho Ambiental

Acompanhamento de Obras - Ambiente e Segurança

Planos e Relatórios Ambientais de Sustentabilidade

## ÍNDICE GERAL

### VOLUME I – RESUMO NÃO TÉCNICO

### VOLUME II – RELATÓRIO TÉCNICO

- A – Capítulos Introdutórios e Descrição do Projeto
- B – Caracterização da Situação de Referência e sua Evolução sem Projeto
- C – Impactes, Medidas de Minimização, Monitorização e Conclusões

### VOLUME III – ANEXOS TEMÁTICOS

- ANEXO 1 – Equipa Técnica
- ANEXO 2 – Elementos Base
- ANEXO 3 – Elementos de Projeto
- ANEXO 4 – Consulta às Entidades
- ANEXO 5 – Recursos Hídricos
- ANEXO 6 – Sistemas Ecológicos
- ANEXO 7 – Acessibilidades e Transportes
- ANEXO 8 – Ambiente Sonoro
- ANEXO 9 – Qualidade do Ar Ambiente
- ANEXO 10 – Socioeconomia
- ANEXO 11 – Saúde Humana - Qualidade do Ar
- ANEXO 12 – Património Cultural
- ANEXO 13 – Análise de Risco
- ANEXO 14 – Ordenamento do Território
- ANEXO 15 – Critérios de Avaliação de Impactes
- ANEXO 16 – Síntese de Impactes
- ANEXO 17 – Avaliação Global

### VOLUME IV – ANEXO CARTOGRÁFICO

- 1 – ENQUADRAMENTO
- 2 – SOLOS E CAPACIDADE DE USO DO SOLO
- 3 – RECURSOS HÍDRICOS
- 4 – SISTEMAS ECOLÓGICOS
- 5 – USO DO SOLO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
- 6 – PAISAGEM
- 7 – AMBIENTE SONORO
- 8 – PATRIMÓNIO CULTURAL

PROFICO AMBIENTE E ORDENAMENTO, LDA.

EIA DO AEROPORTO DO MONTIJO E RESPETIVAS ACESSIBILIDADES • VOLUME III – ANEXOS TEMÁTICOS

ANEXO 4 – CONSULTA ÀS ENTIDADES

JULHO 2019 • VERSÃO 01

*(Página intencionalmente deixada em branco)*



## ANEXO 4 – CONSULTA ÀS ENTIDADES

PROFICO AMBIENTE E ORDENAMENTO, LDA.

EIA DO AEROPORTO DO MONTIJO E RESPETIVAS ACESSIBILIDADES • VOLUME III – ANEXOS TEMÁTICOS

ANEXO 4 – CONSULTA ÀS ENTIDADES

JULHO 2019 • VERSÃO 01

*(Página intencionalmente deixada em branco)*

## ÍNDICE

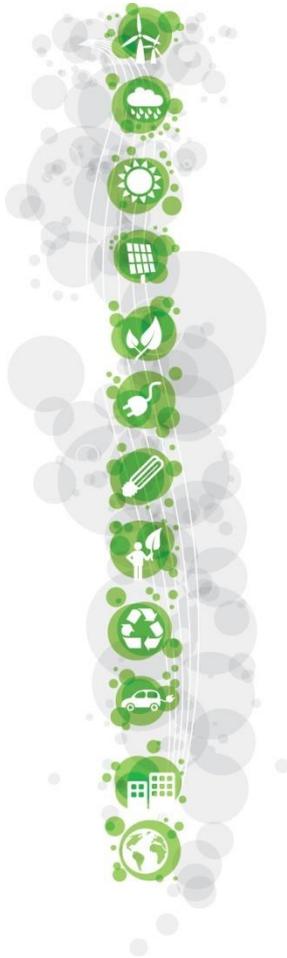
- Anexo 4.1 – Consulta às Entidades
- Anexo 4.2 – Pareceres das Entidades
  - *Câmara Municipal de Alcochete*
  - *Câmara Municipal do Montijo*
  - *Associação dos Pilotos Portugueses de Linha Aérea*
  - *Companhias Aéreas*
  - *SIMARSUL*
  - *AMARSUL*
  - *Barraqueiro*
- Anexo 4.3 – Cartas Enviadas
  - *Companhia de Carris de Ferro de Lisboa*
  - *Barraqueiro Transportes, S.A.*
  - *Trasntejo / Softlusa*
  - *Transportes Sul do Tejo*

PROFICO AMBIENTE E ORDENAMENTO, LDA.

EIA DO AEROPORTO DO MONTIJO E RESPETIVAS ACESSIBILIDADES • VOLUME III – ANEXOS TEMÁTICOS  
ANEXO 4 – CONSULTA ÀS ENTIDADES

JULHO 2019 • VERSÃO 01

*(Página intencionalmente deixada em branco)*



## 4.1 - CONSULTA ÀS ENTIDADES

*(Página intencionalmente deixada em branco)*

Em outubro de 2016 foi adjudicada à PROFICO AMBIENTE a elaboração do EIA do Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades, tendo o mesmo sido entregue em maio de 2018. No entanto, o procedimento AIA foi encerrado em julho de 2018, por solicitação da ANA à Autoridade de AIA (APA-Agência Portuguesa do Ambiente). Durante esta primeira fase, que decorreu entre outubro/novembro de 2016 e abril de 2017, procedeu-se à consulta de diversas entidades com o objetivo de dar a conhecer o projeto do Aeroporto do Montijo e respetivas acessibilidades, de modo a obter informação relevante para a correta avaliação dos impactes ambientais do projeto em análise.

As Entidades Consultadas consideradas relevantes foram agrupadas da seguinte forma:

1. Entidades da Administração Pública, que incluem Entidades da Administração Central; da Administração Regional, e da Administração Local;
2. Associações Setoriais, Empresariais e Industriais, de âmbito nacional, regional e local;
3. Entidades relacionadas com transportes e logística;
4. Serviços de Água, Energia e Comunicações;
5. Universidades/Sistema Científico e Centros de Informação;
6. Organizações Não Governamentais de Ambiente (ONGA) de representação nacional, sem âmbito ou equiparadas;
7. Outras.

Na Tabela III.4.1 é apresentada a lista das Entidades Consultadas. Na Tabela III.4.2 efetua-se o ponto de situação face à consulta realizada e sintetiza-se a informação principal fornecida por cada uma das entidades consultadas.

De salientar que, ainda durante a fase de realização do primeiro EIA, para além da informação escrita pedida, foram ainda solicitadas e realizadas, várias reuniões com diversas entidades. Sistematizam-se na Tabela III.4.3 as datas e entidades com as quais a equipa responsável pela elaboração do EIA reuniu. De referir que, nalguns casos, estiveram também presentes responsáveis da ANA.

Foram realizadas um conjunto de reuniões de esclarecimento com as principais entidades intervenientes no processo de avaliação ambiental, nomeadamente a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR - LVT) e o Instituto de Conservação da Natureza e Florestas (ICNF).

O objetivo das reuniões presenciais foi diverso. No caso da FAP e BA6, o objetivo prendeu-se essencialmente com obtenção de informação sobre a área de implantação do projeto e sobre aspetos logísticos a assegurar relacionados com os levantamentos de campo das várias especialidades e realização do estudo de radar do movimento das aves na envolvente da BA6.

As reuniões com entidades como a LUSOPONTE e TRANSTEJO tiveram como objetivo recolher informação relevante não só para o EIA propriamente dito (por exemplo dados de monitorização de avifauna), como também para os estudos específicos em curso (Estudo de Procura e Estudo de Tráfego, realizados pela TIS no âmbito da elaboração do EIA).

Uma vez que o projeto prevê a expansão da pista 01/19 sobre zona húmida considerou-se também relevante efetuar reunião presencial com a Administração do Porto de Lisboa (APL).

Na impossibilidade de reunir com todas as entidades de abrangência mais local (nomeadamente com todas as Câmaras Municipais), a seleção das entidades a reunir presencialmente foi efetuada com base nas que previsivelmente se consideraram de maior relevância auscultar, atendendo aos impactos do projeto, positivos e negativos, esperados. De salientar que ao nível local, se considerou também relevante auscultar presencialmente as juntas de freguesia.

De referir que a elaboração do EIA, nomeadamente dos Estudos com Radar do Movimento das Aves (na BA6 e na Ponta da Erva) foram acompanhados diretamente pelo ICNF, tendo sido realizadas algumas reuniões de acompanhamento dos referidos Estudos.

A realização do primeiro EIA, entregue em maio de 2018 foi ainda acompanhada diretamente pela Secretaria das Infraestruturas que promoveu a articulação entre as entidades ambientais e o proponente/equipa consultora de realização do EIA. Em julho de 2017, foi realizada uma reunião nas instalações da Secretaria das Infraestruturas, na presença da APA, CCDR – LVT, ICNF e Secretaria de Estado do Ambiente.

Para além desta reunião de apresentação preliminar do projeto e da metodologia geral de elaboração do EIA, foram ainda realizadas reuniões de trabalho diretamente com a APA, nomeadamente para troca de impressões sobre os aspetos considerados mais relevantes para os seguintes fatores ambientais: i) Ambiente Sonoro, ii) Qualidade do Ar e Emissões de GEE (Alterações Climáticas – componente Mitigação), iii) Recursos Hídricos, iv) Acessibilidades e Transportes, v) Análise de Risco envolvendo Substâncias Perigosas e vi) Vulnerabilidades do Projeto às Alterações Climáticas (componente Adaptação).

Atendendo a que o parecer de algumas das entidades consultadas é muito extenso, não foi possível transpôr o respetivo conteúdo para a Tabela III.4.2 na totalidade, pelo que se apresentam em anexo as respetivas respostas.

**Tabela III.4 - 1– Lista de Entidades Consultadas no âmbito da elaboração do EIA do Aeroporto do Montijo**

<b>CONSULTAS ÀS ENTIDADES</b>	
<b>1. ENTIDADES DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA</b>	
<b>ADMINISTRAÇÃO CENTRAL</b>	
1	Administração Central do Sistema de Saúde, I.P. (ACSS)
2	Agência Portuguesa do Ambiente (APA)
3	Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF)
4	Instituto Emprego e Formação Profissional (IEFP)
5	Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE)
6	Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR)
7	Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE)
8	Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG)
9	Direção-Geral de Saúde (DGS)
10	Direção-Geral dos Estabelecimentos Escolares (DGEstE)
11	Direção Geral do Património Cultural (DGPC)
12	Entidade Nacional para o Mercado de Combustíveis (ENMC)
13	Força Aérea Portuguesa (FAP)
14	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT)
15	Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG)
16	Marinha Portuguesa
17	Ministério da Defesa
18	Turismo de Portugal, IP
<b>ADMINISTRAÇÃO REGIONAL</b>	
19	Administração do Porto de Lisboa (APL)
20	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR -LVT)
<b>ADMINISTRAÇÃO LOCAL</b>	
21	Área Metropolitana de Lisboa (AML)
22	Associação de Municípios da Região de Setúbal (AMRS)
23	Câmara Municipal de Alcochete
24	Câmara Municipal do Barreiro
25	Câmara Municipal de Lisboa
26	Câmara Municipal de Loures
27	Câmara Municipal da Moita
28	Câmara Municipal do Montijo
29	Câmara Municipal do Seixal
30	Câmara Municipal de Sesimbra
31	IHRU - Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana
<b>2. ASSOCIAÇÕES SETORIAIS, EMPRESARIAIS E INDUSTRIAIS</b>	
<b>SETOR AÉREO E DE AVIAÇÃO</b>	

CONSULTAS ÀS ENTIDADES	
32	Associação dos Pilotos Portugueses de Linha Aérea (APPLA)
33	Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC)
34	NAV Portugal, E.P.E.
<b>OUTROS SETORES</b>	
35	Baía do Tejo, S.A. (ex Quimiparque)
<b>3. ENTIDADES RELACIONADAS COM TRANSPORTES E LOGÍSTICA</b>	
<b>SETOR AÉREO E DE AVIAÇÃO</b>	
36	Air Algérie
37	Air Europa;
38	Air France / KLM / Transavia
39	Binter Canarias
40	Czech Airlines
41	easyJet
42	Lufhansa
43	Monarch Airlines
44	Portway
45	Ryanair
46	SATA / Azores Airlines
47	United Airlines
<b>OUTROS SETORES</b>	
48	Brisa Auto Estradas de Portugal, S.A.
49	Caminhos de Ferro Portugueses, E.P. (CP)
50	CLC – Companhia Logística de Combustíveis, S.A.
51	Infraestruturas de Portugal, SA (IP, S.A.)
52	LUSOPONTE Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.
53	Metro Transportes do Sul (MTS)
54	Transportes Sul do Tejo (TST)
55	TRANSTEJO, Transportes Tejo, S.A. e SOFLUSA, Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.
56	Barraqueiro Transportes, S.A.
57	Companhia de Caminhos de Ferro de Lisboa
<b>4. SERVIÇOS DE ÁGUA, ENERGIA E COMUNICAÇÕES</b>	
58	Águas de Lisboa e Vale do Tejo, S.A.
59	AMARSUL - Valorização e Tratamento de Resíduos Sólidos, S.A.
60	Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM)
61	EDP, S.A. / EDP - Distribuição
62	REN - Redes Energéticas Nacionais, SGPS, S.A. / Gasodutos e Rede Elétrica
<b>5. UNIVERSIDADES/SISTEMA CIENTÍFICO E CENTROS DE INFORMAÇÃO</b>	
63	Universidade de Évora

<b>CONSULTAS ÀS ENTIDADES</b>	
<b>64</b>	Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa
<b>6. ORGANIZAÇÕES NÃO GOVERNAMENTAIS NA ÁREA DE AMBIENTE (ONGA)</b>	
<b>65</b>	Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves (SPEA)
<b>7. OUTROS</b>	
<b>66</b>	Fundação para a Proteção e Gestão Ambiental das Salinas do Samouco

Tabela III.4 - 2 – Consulta às Entidades no âmbito do EIA do Aeroporto do Montijo - síntese da informação recebida

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
<b>1. ENTIDADES DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA</b>			
<b>ADMINISTRAÇÃO CENTRAL</b>			
Administração Central do Sistema de Saúde, I.P. (ACSS)	2017.09.25	2017.09.27	A entidade informou que o pedido efetuado deveria ser direcionado à Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo, organismo que detém competências na matéria visada.
Agência Portuguesa do Ambiente (APA)	2017.09.22	2017.11.13	A entidade informou que não foi identificada nenhuma lixeira encerrada ou aterro, na área geográfica assinalada, e que a única lixeira encerrada no concelho do Montijo se encontra em Santo Isidro, fora do corredor de estudo do acesso rodoviário ao Aeroporto do Montijo.
		2018.03.14	Foram fornecidos os elementos solicitados do Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo (POE Tejo) correspondentes à Fase 3, que foi alvo de parecer da Comissão de Acompanhamento, e à Fase 4, que corresponde ao pacote de elementos preparados para a Discussão Pública, após concertação com as entidades. Foram fornecidos igualmente dois documentos de enquadramento da informação disponibilizada. A entidade alertou que este plano não chegou a ser aprovado, e que os elementos deverão ser utilizados como uma fonte de informação sobre o estuário do Tejo.
Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF)	2016.11.11	2016.11.22	Foram fornecidos diversos elementos no âmbito do pedido de informação realizado, nomeadamente: I. No portal igeo ( <a href="http://www.igeo.pt">www.igeo.pt</a> ) estão disponíveis todos os dados das espécies relativos à diretiva artº 17º para os anos 2007-2012 em formato de serviço de mapas (WMS e WFS); II. Os habitats (diretiva) estão disponíveis no portal do ICNF, no Link: <a href="http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/rn2000/dir-ave-habit/rel-nac/rel-nac-07-12">http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/rn2000/dir-ave-habit/rel-nac/rel-nac-07-12</a> (Cartografia em formato shapefile (em quadrículas 10 km X 10 km, na projeção LAEA 5210); III. Os limites dos Sítios de Interesse Comunitário (SIC), Zonas de Proteção Especial (ZPE) e Áreas Protegidas (AP) encontram-se no portal do ICNF, no Link: <a href="http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/cart">http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/cart</a> “em formato shapefile, para utilização em sistemas de informação geográfica”. IV. As plantas de Síntese do PO encontra-se disponíveis no Portal do ICNF no Link: <a href="http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/ordgest/poap/">http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/ordgest/poap/</a> , no portal do Igeo ( <a href="http://www.igeo.pt">www.igeo.pt</a> ) na área Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) > Planos Especiais de Ordenamento do Território (PEOT) em formato de serviço de mapas (WMS e WFS), e no portal da DGTDU ( <a href="http://www.dgterritorio.pt/AcessoSimples/#">http://www.dgterritorio.pt/AcessoSimples/#</a> ). V. Regime Florestal - Os limites relativos ao Regime Florestal poderão ser obtidos recorrendo ao portal iGeo ( <a href="http://www.igeo.pt/DadosAbertos/Listagem.aspx">http://www.igeo.pt/DadosAbertos/Listagem.aspx</a> selecionando as opções: Natureza > Floresta, informação em formato de serviços WMS e WFS, apenas utilizável diretamente num SIG. VI. Os limites dos Planos Regionais de Ordenamento Florestal (PROF), sub-regiões homogéneas e Zonas de Intervenção Florestal poderão ser obtidos recorrendo ao portal iGeo ( <a href="http://www.igeo.pt/DadosAbertos/Listagem.aspx">http://www.igeo.pt/DadosAbertos/Listagem.aspx</a> , selecionando as opções: Natureza > Floresta, informação em formato de serviços WMS e WFS, apenas utilizável diretamente num SIG.

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
			<p>A entidade alertou que deve ser dada atenção à informação sobre os Planos Regionais de Ordenamento Florestal (PROF), disponível em <a href="http://www.icnf.pt/portal/florestas/profs">http://www.icnf.pt/portal/florestas/profs</a>.</p> <p>A entidade informou ainda que se encontra disponível no portal do ICNF a seguinte informação:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sobre o "Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal, classificação das espécies de vertebrados que utilizam o território nacional (peixes dulciaquícolas e migradores, anfíbios e répteis, aves e mamíferos) em função da sua probabilidade de extinção, num dado período de tempo, no link <a href="http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/patrinatur/lv/">http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/patrinatur/lv/</a> ;</li> <li>- Morcegos - informação documental e recomendações do ICNF disponível em: <a href="http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/patrinatur/especies/mam/morc~">http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/patrinatur/especies/mam/morc~</a></li> </ul> <p>A entidade referiu ainda ter disponível mais Informação Geográfica (IG) para a área do estudo, nomeadamente registos de morcegos (excel), contagens e registos de aves (em formato <i>shapefile</i>), delimitação das zonas de caça ou de reserva cinegética (apenas disponível em PDF) ou outra que considerem pertinente. Foi adquirida a informação entretanto considerada relevante para a área de estudo.</p> <p>Conforme referido no início deste Anexo, foram ainda realizadas várias reuniões com esta entidade no decurso dos trabalhos realizados, nomeadamente do "Estudo com Radar do Movimento das Aves na BA6" e "Estudo com Radar do Movimento das Aves na Ponta da Erva".</p>
Instituto Emprego e Formação Profissional (IEFP)	2019.07.05	-	<p>Esta entidade foi consultada no âmbito obter informação relativa aos desempregados por categorias profissionais indicando as suas habilitações, qualificações e experiência profissional (ver carta em Anexo 4.3).</p> <p>Até à data (julho de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.</p>
Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE)	2017.09.25	-	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.
Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR)	2017.09.25	-	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.
Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG)	2017.09.27	-	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.
Direção-Geral de Saúde (DGS)	2017.09.27	2017.09.27	<p>No âmbito do solicitado relativamente às infraestruturas existentes e/ou que no futuro venham a ser projetadas na Área em Estudo, a DGS informou que a entidade que pode ter informações mais precisas sobre esta matéria é a Entidade da Saúde que tem o planeamento a seu cargo, no caso a Administração Central dos Serviços de Saúde (ACSS), tendo sido fornecido o contacto do Responsável do Departamento, ou a ARS LVT - Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo.</p>
Direção-Geral dos Estabelecimentos Escolares (DGEstE)	2017.09.27	-	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
Direção-Geral do Património Cultural (DGPC)	–	–	Esta entidade foi consultada diretamente pelos especialistas responsáveis pela elaboração do fator ambiental Património Cultural (componente terrestre e componente subaquática), nomeadamente para obtenção das necessárias autorizações para realização dos trabalhos de prospeção realizados no decurso da elaboração do EIA do Aeroporto do Montijo.
Entidade Nacional para o Mercado de Combustíveis (ENMC)	2017.09.29	–	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.
Força Aérea Portuguesa (FAP)	Desde dezembro 2016	Várias	<p>Conforme referido no início deste Anexo, foi realizada uma reunião com a FAP nas suas instalações em Alfragide, tendo sido posteriormente enviado um vasto conjunto de pedidos de elementos relacionados sobretudo com as infraestruturas existentes na BA6 e seu modo atual de funcionamento: operações realizadas na BA6, meios disponíveis, nº de funcionários, abastecimento de água, tratamento de águas residuais, gestão de resíduos, abastecimento de combustíveis, dados meteorológicos, modo de transporte utilizados pelos trabalhadores, servidão militar, características geotécnicas do local, características das captações presentes na BA6, etc.</p> <p>Algumas das questões foram também colocadas diretamente à BA6, tendo nalguns casos sido respondidas diretamente por esta. Noutras situações foram respondidas através da FAP.</p> <p>Dado o elevado conjunto de elementos fornecido por esta entidade e atendendo a que as informações recebidas, quer da FAP, quer da BA6, foram vertidas diretamente no documento do EIA, nomeadamente no âmbito da caracterização da BA6, optou-se por não apresentar cópia dos referidos elementos no presente Anexo.</p>
Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT)	2017.09.28	–	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.
Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG)	2017.09.27 2017.10.13	2017.10.06, seguido de contacto telefónico	<p>Após solicitação de elementos, a entidade contactou telefonicamente a Equipa de Coordenação do EIA no sentido de informar que a disponibilização da informação teria um custo associado. Na sequência deste contacto telefónico, a Equipa de Coordenação do EIA enviou novo email à entidade solicitando que fosse clarificada a existência de informação a disponibilizar para a área de estudo que fosse adicional à já disponível no respetivo site.</p> <p>Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta ao referido email.</p>
Marinha Portuguesa	2017.10.06	2017.11.16	<p>A entidade informou que o assunto em apreço estaria a ser coordenado, a nível da defesa, pelo Ministério da Defesa Nacional, sendo que a Marinha Portuguesa e, por maioria de razão, a Força Aérea Portuguesa, estariam a colaborar no processo.</p> <p>Neste contexto, a entidade informou que até à data não tinha sido identificada pelas partes qualquer informação relativa a aspetos de impacto ambiental que se enquadrasse no pedido.</p>
Ministério da Defesa	2017.09.28	–	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
Turismo de Portugal, IP	2017.09.28	2017.10.09	<p>A entidade informou que na área em estudo relativa à construção de um novo acesso rodoviário ao Aeroporto do Montijo, foram identificadas as seguintes ocorrências, num <i>buffer</i> de 2.000 metros:</p> <p>a) Empreendimentos turísticos classificados:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O Hotel “Tryp Montijo Parque Hotel”, de 4*, com 168 camas distribuídas por 84 unidades de alojamento, na freguesia e concelho do Montijo (a cerca de 1 km e 150 m.);</li> <li>- O Hotel “Havanesa”, de 1*, com 32 camas distribuídas por 16 unidades de alojamento, na freguesia e concelho do Montijo (a cerca de 1 km e 750 m.);</li> </ul> <p>b) Empreendimentos turísticos com parecer favorável do Turismo de Portugal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Numa envolvente de cerca de 1 km e 900 m, um Hotel Apartamento, de 5*, com 306 camas distribuídas por 119 unidades de alojamento, na Praia dos Moinhos, na freguesia e concelho de Alcochete;</li> <li>- Numa envolvente de cerca de 2 km, um Conjunto Turístico denominado “Praia do Sal Lisbon Resort”, de 5*, com 448 camas distribuídas por 188 unidades de alojamento, na Praia dos Moinhos, na freguesia e concelho de Alcochete;</li> </ul> <p>c) Outro tipo de empreendimentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Numa envolvente de cerca de 1km e 850 m, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do estudo prévio do Conjunto Turístico da “Praia dos Moinhos”, com estabelecimentos hoteleiros e “MCAT’s” com 879 camas, distribuídas por 187 unidades de alojamento, na Praia dos Moinhos, na freguesia e concelho de Alcochete;</li> </ul> <p>Não foram identificadas ocorrências no âmbito de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Loteamentos de empreendimentos turísticos com parecer favorável do Turismo de Portugal;</li> <li>- Planos de Pormenor com parecer favorável do Turismo de Portugal;</li> <li>- Planos de Urbanização com parecer favorável do Turismo de Portugal.</li> </ul> <p>A entidade informou não ser possível disponibilizar informação georreferenciada em formato <i>shapefile</i>. Informou ainda não existir nos respetivos serviços qualquer outra informação de índole turística relevante para o processo.</p> <p>A entidade alertou para os seguintes aspetos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Os elementos disponibilizados não incluem informação relativa às seguintes tipologias de empreendimentos turísticos: Empreendimentos de Turismo de Habitação, Empreendimentos de Turismo no Espaço Rural nas modalidades de Casas de Campo e de Agroturismo, e Parques de Campismo e de Caravanismo.</li> <li>- As competências de apreciação de projeto e de classificação destes empreendimentos são da competência das Câmaras Municipais, pelo que a entidade não dispunha à data de informação georreferenciada sobre os mesmos, e que embora tal informação deva ser obtida junto da Câmara Municipal respetiva, a listagem destas tipologias de empreendimentos turísticos pode ser obtida no RNET</li> </ul>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
			<p>(Registo Nacional dos Empreendimentos Turísticos), disponível na página de internet do Instituto.</p> <p>- A informação georreferenciada constante das figuras fornecidas das ocorrências identificadas poderá não estar atualizada face a interrupção temporária, à data, do funcionamento do Gabinete SIG.</p> <p>Foi fornecida a listagem dos empreendimentos turísticos classificados e dos processos com parecer favorável sobre o projeto de arquitetura nos concelhos de Montijo, Alcochete e Seixal, em formato excel.</p>
<b>ADMINISTRAÇÃO REGIONAL</b>			
Administração Porto de Lisboa (APL)	2017.10.06	2017.11.13	<p>Tal como referido no início do presente Anexo, foi realizada uma reunião com esta entidade, onde foi explicado o pedido de elementos realizado. A informação fornecida englobou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Levantamento geológico/caracterização do solo em zonas próximas da área do estudo (BA6 e envolvente, Cais do Seixalinho);</li> <li>Área de jurisdição da APL no município do Montijo (elementos gráficos e relatório);</li> <li>Delimitação preliminar da área de implantação do Terminal de Contentores;</li> <li>Levantamento batimétrico do estuário do Tejo (Carta Náutica vetorizada, IH, 2016).</li> </ul> <p>No que respeita à altura e localização preliminar dos pórticos do Terminal de Contentores, a entidade informou estar prevista a instalação de equipamento a circular na frente acostável do cais (cota de coroamento de +6,5m Z.H.) com as seguintes características (elaboração do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental do Terminal do Barreiro, Estudo Prévio-Revisão 1, Tomo EQ-Equipamento Geral, fixo e Móvel. CONSULMAR, 2016):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pórticos Panamax: Altura do spreader acima do carril: 27 m</li> <li>Pórticos Pós-Panamax : Altura do spreader acima do carril: 33 m</li> </ul>
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR LVT)	2017.09.25	2017.09.29	<p>No âmbito da informação solicitada , a entidade deu as seguintes informações:</p> <p>1) O pedido relativo à Carta de REN, desagregada nas respetivas classes que a compõem e aos Planos de Ordenamento do Território em vigor ou previstos na área de intervenção, foi encaminhado para a Direção de Serviços de Ordenamento do Território desta entidade, que responderá diretamente sobre o assunto;</p> <p>2) No que respeita às áreas de “vazadouro” licenciadas, não existem vazadouros licenciados. Assumindo que a questão está ligada à identificação de possíveis destinos para os resíduos de construção e demolição, os mesmos podem ser encaminhados para os operadores autorizados a receber aquela tipologia de resíduos. A identificação dos operadores autorizados pode ser consultada no Sistema de Informação do Licenciamento de Operadores de Gestão de Resíduos (SILOGR), disponível no site da Agência Portuguesa do Ambiente;</p> <p>3) No que respeita à disponibilização dos relatórios de monitorização das emissões de fontes pontuais, a</p>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
			<p>mesma não poderá ser efetuada, uma vez que os relatórios se afiguram de natureza reservada e constituem direitos de propriedade intelectual ou de confidencialidade das informações comerciais ou industriais que os mesmos comportam, conforme exposto no artigo 6º da LADA (Lei de Acesso aos Documentos da Administração) e artigo 11º da LAIA (Lei de Acesso à Informação de Ambiente). Neste sentido, os pedidos de informação devem ser dirigidos às próprias unidades industriais.</p> <p>Complementarmente, a CCDR-LVT informou que disponibilizou recentemente o Inventário de Emissões Atmosféricas da Região de Lisboa e Vale do Tejo (RLVT), para o período compreendido entre 2011 e 2014, que pode ser acedido em: <a href="http://www.ccdr-lvt.pt/pt/inventario-de-emissoes-atmosfericas-da-rlvt-%7C-2011---2014/9603.htm">http://www.ccdr-lvt.pt/pt/inventario-de-emissoes-atmosfericas-da-rlvt-%7C-2011---2014/9603.htm</a>.</p>
		2017.10.12	<p>A entidade informou que o município do Montijo não dispõe de carta de Reserva Ecológica Nacional publicada em Diário da Republica, aplicando-se o disposto no Decreto-Lei nº 166/2008, de 22 de agosto, republicado pelo Decreto-Lei nº 239/2012 de 2 de novembro, mais precisamente o artigo 42.º – Inexistência de delimitação municipal, que dispõe que “carece de autorização da comissão de coordenação e desenvolvimento regional a realização dos usos e ações previstos no n.º 1 do art.º 20.º nas áreas identificadas no anexo III do presente decreto-lei”.</p>
<b>ADMINISTRAÇÃO LOCAL</b>			
Área Metropolitana de Lisboa (AML)	2017.09.25	–	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.
Associação de Municípios da Região de Setúbal (AMRS)	2017.09.22	–	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.
Câmara Municipal de Alcochete	2016.11.24	2016.12.05	<p>Foi fornecida a seguinte informação em formato digital, já disponibilizada em papel na reunião realizada:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Documento com a apresentação da Visão e Estratégia para o Município de Alcochete, em particular para a zona ribeirinha;</li> <li>• Plantas da articulação da rede viária prevista para o Município com o planeamento da LUSOPONTE.</li> </ul>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
		2017.01.10	<p>A entidade forneceu a seguinte informação, em formato digital:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Cartografia;</li> <li>2- PDM:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Regulamento;</li> <li>b. Planta de Ordenamento, Condicionantes e RAN;</li> <li>c. ZPE;</li> </ol> </li> <li>3- Planos aprovados:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Plano Estratégico;</li> <li>b. PEDU;</li> <li>c. Estudos de Identificação e Caracterização de Riscos;</li> </ol> </li> <li>4- Planos em estudo:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. PAT;</li> <li>b. PP Alto dos Moinhos;</li> <li>c. PP Núcleo de Desenvolvimento Turístico de Barroca d’Alva;</li> <li>d. PP Passil Sul;</li> </ol> </li> <li>5- Planos Pormenor em vigor e loteamentos com alvará;</li> <li>6- Cartas de cheias e inundações (Estudos de Identificação e Caracterização de Riscos);</li> <li>7- Estudo de reestruturação viária: ligação Barreiro – Montijo, alteração à proposta Lusoponte;</li> <li>8- Infraestruturas e rede de transportes;</li> <li>9- Infraestruturas de abastecimento de água e saneamento;</li> <li>10- Localização das captações de água existentes e respectivas características;</li> <li>11- Localização de reservatórios de água para abastecimento público e respectivas zonas de protecção;</li> <li>12- Localização das principais fontes poluentes;</li> <li>13- Património arquitectónico classificado e arqueológico;</li> <li>14- Equipamentos públicos.</li> </ol>
	2017.08.07	2017.09.07	<p>Foi disponibilizada a seguinte informação, em formato digital:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plano Estratégico Alcochete (2015);</li> <li>• Relatório de Revisão do PDM 2007 (não aprovado);</li> <li>• Dados das Áreas de Localização Empresarial e respetivos Lotes.</li> </ul> <p>Foi fornecida a seguinte informação em formato <i>shapefile</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Áreas urbanas presentes no município de Alcochete, com identificação de:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Núcleos consolidados;</li> <li>○ Núcleos antigos e históricos;</li> <li>○ Áreas devolutas (com indicação das que se localizam em espaço urbano consolidado);</li> <li>○ Áreas degradadas;</li> <li>○ Vazios urbanos (com indicação das que se localizam em espaço urbano consolidado)</li> <li>○ Áreas de expansão recente com capacidade de edificabilidade não concretizada</li> </ul> </li> </ul>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
			<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Antigas áreas industriais;</li> <li>○ Áreas de reabilitação urbana;</li> <li>○ Áreas objeto de reabilitação urbana e combate à desertificação;</li> <li>● Áreas de Localização Empresarial;</li> <li>● Lotes de Áreas Empresariais;</li> <li>● Áreas urbanizáveis;</li> <li>● Áreas por ocupar.</li> </ul>
	–	2017.10.10	<p>Foi fornecida a seguinte informação relativa à Rede Ecológica Nacional (REN), em formato <i>shapefile</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● REN não publicada;</li> <li>● Áreas de Infiltração Máxima.</li> </ul>
	2019.01.10	2019.02.07	<p>Em resposta a ofício da ANA referente à necessidade de selagem das captações de água para consumo humano CBR2 e FR2, que abastecem a freguesia do Samouco, a Câmara Municipal de Alcochete informou que está ciente desta questão e considera que deve ser desenvolvido um estudo para se avaliar a melhor solução alternativa, sendo que esta freguesia não deverá ser abastecida pelo Município do Montijo.</p> <p>Deverá ser avaliada a melhor solução de entre as seguintes:</p> <p>a) criação de novo pólo de abastecimento, com duas captações subterrâneas, fora da área de abrangência em causa, com ligação ao depósito existente e construção de uma célula apoiada para constituir reserva;</p> <p>b) construção de duas captações subterrâneas para o sistema que abastece Alcochete e S. Francisco com ligação em adutora ao sistema do Samouco, considerando também a construção de célula apoiada para constituir reserva.</p> <p>Assim, após a implementação de uma nova solução, a autarquia compromete-se a desenvolver todas as diligências necessárias à selagem das captações CBR2 e FR2.</p> <p>Anexa-se o ofício da Câmara Municipal de Alcochete.</p>
	2019.03.13	2019.03.19	<p>Em resposta a solicitação da ANA, a Divisão de Infraestruturas e Serviços Urbanos – Controle de Qualidade de Água, da Câmara Municipal de Alcochete, forneceu o dossier de submissão do pedido dos Perímetros de Proteção das captações do Samouco (CBR2 e FR2), composto por:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Relatório Final do “Projeto de Delimitação de Perímetro de Proteção para Captações de Água Subterrânea de Abastecimento Público – Concelho de Alcochete”, relativo às captações CBR1, FR3, CBR2, FR2, JK3, PS5 e FR1;</li> <li>- Cópia digital da correspondência mantida em 2009/2010 com a ARH Tejo no âmbito da solicitação de apreciação e aprovação por parte desta da proposta de delimitação dos perímetros de proteção às captações públicas CBR1, FR3, CBR2, FR2, JK3, PS5 e FR1.</li> </ul>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
Câmara Municipal do Barreiro	2016.02.22 2017.04.13	2016.03.23 2017.04.13	A entidade foi contactada em duas ocasiões no período de desenvolvimento do EIA relativamente à existência de Classificação Acústica Oficial para o Município do Barreiro, tendo respondido negativamente em ambas, informando de que está em desenvolvimento no âmbito da Revisão do PDM do Barreiro.
	2017.09.12 2017.10.06 (Reenvio) 2017.10.20	–	Na reunião realizada, a Câmara Municipal informou que poderia fornecer alguma da informação solicitada (a disponível), mediante pagamento da referida informação. A Equipa de Coordenação do EIA informou a Câmara Municipal que todos os restantes municípios consultados disponibilizaram a informação existente, em formato editável, a título gracioso. Assim, a informação relativa ao Município do Barreiro utilizada (formato raster) no âmbito do presente EIA foi obtida na página de internet da Direção Geral do Território (DGT).
	2017.11.02	2017.11.03	Após indicação de que na página de internet da Câmara Municipal a Carta Educativa do Barreiro se encontrava, à data, em revisão, e de que não foi possível localizar o Mapa de Ruído para descarregamento, a entidade forneceu ambos os documentos em formato digital, atualizados.
Câmara Municipal de Lisboa	2017.09.22	2017.09.28	O Gabinete de Apoio ao Presidente informou através de ofício que o pedido foi encaminhado para o Gabinete de Urbanismo e Reabilitação Urbana, o qual ficaria encarregue de responder ao mesmo. Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada mais informação por parte desta entidade.
Câmara Municipal de Loures	2017.09.25	2017.09.25	A entidade acusou a receção do pedido e informou que o mesmo foi encaminhado para o GAP – Gabinete de Apoio à Presidência. Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada mais informação por parte desta entidade.
Câmara Municipal da Moita	2017.03.06	2017.03.15	Foram fornecidos os Mapas de Ruído do Concelho da Moita (2004).
	2017.09.25	2017.10.11	Foi fornecida pela entidade informação referente ao Plano Diretor Municipal da Moita (PDM) em vigor, nomeadamente: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Relatório/regulamento;</li> <li>• Cartografia, em formato digital, incluindo Planta de Ordenamento e de Condicionantes;</li> <li>• Infraestruturas e equipamentos;</li> <li>• Redes de abastecimento de água e de tratamento de águas residuais;</li> <li>• Planos de urbanização.</li> </ul>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
		2017.10.23	<p>A entidade forneceu os seguintes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carta Educativa do Concelho da Moita;</li> <li>• 1.º Relatório de Estado do Ordenamento do Território do Município da Moita (REOTMM-I) e respetivo ficheiro de dados complementar;</li> <li>• Informação territorial/urbanística do município em formato <i>shapefile</i>: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Cartas de Ordenamento, RAN, REN e Outras Condicionantes;</li> <li>○ Equipamentos coletivos;</li> <li>○ Pecuárias;</li> <li>○ Ruído;</li> <li>○ Zonas industriais.</li> </ul> </li> </ul>
Câmara Municipal do Montijo	2016.11.15	2016.12.27	<p>A entidade disponibilizou a seguinte informação:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projeto de Execução da Circular Externa do Montijo - 2ª, 3ª e 4ª Fases, peças desenhadas e escritas;</li> <li>• PDM Vigente;</li> <li>• Documentos da Revisão do PDM;</li> <li>• Plano de Pormenor do Barrão;</li> <li>• Propostas para novo acesso à Ponte Vasco Gama;</li> <li>• Mapa de Ruído do Município (2005 e 2010);</li> <li>• Informação territorial/urbanística do município em formato <i>shapefile</i>: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zonas Ameaçadas por Cheias;</li> <li>○ Infraestruturas de abastecimento de água e coletores de águas residuais;</li> <li>○ Captações de Água para abastecimento público e Perímetros de Proteção das Captações;</li> <li>○ Reservatórios;</li> <li>○ Património Arquitectónico e Zonas de Proteção Especial.</li> </ul> </li> </ul>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
	2017.08.01	2017.08.16	<p>A entidade forneceu a seguinte informação, em formato Microsoft Access Database (.mdb):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planta das Áreas Urbanas (Urbanizadas, Urbanizáveis e de Proteção de Valor Cultural) das freguesias de: Canha, Pegões, Santo Isidro de Pegões e Montijo;</li> <li>• Área Industrial existente e proposta;</li> <li>• Área Urbanizada Mista;</li> <li>• Áreas Urbanizáveis;</li> <li>• AUGIS (Áreas de Génese Ilegal);</li> <li>• Empresas;</li> <li>• Limites Administrativos (concelho e freguesia) do CAOP 2016;</li> <li>• Perímetros Urbanos da Planta de Ordenamento;</li> <li>• Plano de Salvaguarda e Valorização do Montijo (Limites)</li> <li>• Vazios Urbanos do COS2007 e em Espaço Urbano Consolidado.</li> </ul> <p>Foi ainda fornecida a planta de Macrozonamento para o território Oeste do Concelho do Montijo, identificando as acessibilidades futuras no caso do Projeto do Aeroporto do Montijo ser executado.</p>
	2019.01.10	2019.01.25	<p>Em resposta a ofício da ANA referente à necessidade de selagem da captação de água para consumo humano F26, a Câmara Municipal do Montijo informou o seguinte:</p> <p>1 – O futuro acesso rodoviário de ligação ao Aeroporto de Montijo interceta a zona de proteção alargada da captação F26 (Corte das Cheias) que faz parte do sistema de abastecimento público de água de Montijo.</p> <p>2 – A captação F26 contribui com um volume anual de 902 879 m<sup>3</sup>/ano e constitui uma origem de água essencial ao abastecimento da cidade do Montijo.</p> <p>3 – A definição dos perímetros de protecção das captações de abastecimento público do Concelho do Montijo foi efetuada com recurso a métodos analíticos (método de Bear e Jacobs).</p> <p>4 – Os métodos analíticos são bastante utilizados neste tipo de estudos e permitem o cálculo das dimensões das zonas de proteção recorrendo a equações de simples resolução. A sua aplicação implica o conhecimento de alguns parâmetros hidrogeológicos, nomeadamente a transmissividade, a porosidade, o gradiente hidráulico, a condutividade hidráulica, o caudal de extração e a espessura saturada do aquífero. Não são considerados alguns fatores como as fronteiras hidrogeológicas, heterogeneidade do aquífero e recarga.</p> <p>5 – Caso não sejam alteradas as condições de exploração das captações, a revisão dos perímetros de protecção não se justifica, uma vez que não havendo alteração dos parâmetros base de dimensionamento, o resultado será idêntico.</p>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
			<p>6 – No entanto, existem outros métodos, nomeadamente o numérico, muito mais dispendiosos e aplicados por técnicos especializados, que poderão eventualmente ser utilizados para uma nova abordagem na delimitação dos perímetros. Os resultados a obter poderão conduzir, ou não, à diminuição da área anteriormente definida, mas a aplicação destes métodos requer recursos técnicos e humanos especializados.</p> <p>7 – No que se refere à eventual possibilidade de abastecimento público ao Samouco, no concelho de Alcochete, caso as captações aí existentes venham a ser desativadas por imperativos de conciliação com os acessos rodoviários previstos, esta questão deverá ser conciliada entre a ANA Aeroportos e o Município de Alcochete, com vista ao desenvolvimento de uma alternativa, a ser encontrada na área territorial daquele concelho, para o abastecimento de água potável ao Samouco.</p> <p>Anexa-se o ofício da Câmara Municipal do Montijo.</p>
	2019.02.11	2019.02.20	<p>Em resposta a solicitação da ANA, a entidade forneceu informação sobre o sistema de abastecimento de água ao Montijo proveniente das captações de água subterrânea, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planta, em formato PDF, dos Sistemas de Abastecimento Público de Água do Montijo, Pau Queimado/Atalaia e Sarilhos Grandes, que abastecem o concelho;</li> <li>- Características das captações do sistema do Montijo e dados de monitorização de 2007 a 2009 e 2017 a 2018;</li> <li>- Volumes captados no ano de 2018;</li> <li>- Diagrama do Sistema de Abastecimento Público de Água do Montijo.</li> </ul> <p>A entidade alertou que a informação fornecida se refere apenas ao Sistema de Abastecimento Público de Água do Montijo, não sendo referidos os Sistemas de Abastecimento do Pau Queimado/Atalaia e Sarilhos Grandes, que também abastecem a Zona Oeste do Concelho, nem os Sistemas que abastecem a Zona Este.</p>
	2019.02.19	2019.02.26	<p>Em resposta ao solicitado e após consulta aos Serviços Municipalizados de Água e Saneamento do Município do Montijo, a entidade forneceu a seguinte informação:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Relatório Final “Execução de um Furo junto ao Reservatório R1 no Montijo”, relativo à captação F21, e “Execução de um Furo de Pesquisa e eventual captação de água subterrânea – Furo no Corte das Cheias - Montijo”, relativo à captação F26;</li> <li>- Relatório de Ensaio e boletins de resultados dos ensaios relativos ao furo Corte das Cheias – CR2 (F32), respetivo corte geológico e Relatório Final do Furo CR2 (F32) “Execução da Empreitada para realização de um Furo de pesquisa e eventual captação de água subterrânea – Furo no Corte das Cheias (Alternativa) – Montijo”;</li> <li>- Dados de 2018 das captações F15, F21 e F26, nomeadamente volumes captados, caudal de exploração, horas de funcionamento, médias diárias e níveis piezométricos;</li> <li>- Dados de monitorização de 2007 a 2009 e 2017 a 2018 das captações F2, F15, F19, F21 e F26;</li> <li>- Dados de caudal no horizonte de projeto para as captações F26, F21 e F15.</li> </ul> <p>A entidade informou ainda que não existe nos serviços relatório de sondagem ou qualquer tipo de dados</p>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
			que a permitam caracterizar fisicamente a captação F15, e que captação F32, acerca da qual também foi fornecida informação, localiza-se junto da captação F26 e não se encontra ainda em funcionamento, prevendo-se a sua entrada em serviço no início do ano 2020. A entidade informou que a captação não possui ainda perímetro de proteção definido/aprovado pela APA, entendendo ser importante que faça parte do estudo que a ANA pretende elaborar.
	–	2019.03.13	Em resposta ao solicitado, a entidade remete a seguinte informação dos Serviços Municipalizados de Água e Saneamento do Município do Montijo: - Estudo “Proposta de Delimitação dos Perímetros de Proteção das Captações Subterrâneas de Abastecimento Público do Concelho de Montijo”, e respetivos anexos; - Relatório Final “Execução de dois furos de pesquisa e eventual captação destinada ao abastecimento de água ao Montijo”, com dados de sondagens referentes à captação F2; - Relatório Final “Execução de um Furo de Pesquisa e eventual captação de água subterrânea Seixalinho – Montijo”, relativo à captação F19.
Câmara Municipal do Seixal	2017.09.25	2018.01.08	Em resposta à solicitação, a entidade forneceu a seguinte informação: 1 - Planos ou projetos em curso ou aprovados com relevância para o EIA em referência - Foi fornecido o Plano Diretor Municipal (PDM), conteúdo documental e elementos cartográficos disponíveis na página de internet da entidade.  2 - Classificação Acústica (Mapa de ruído e respetivas notas técnicas) - Foi fornecido o Mapa de Ruído do Município do Seixal. Embora disponível na página de internet da entidade, esta informação foi fornecida em formato digital, pelo facto de a versão disponibilizada na respetiva página não estar, à data, atualizada.  3 - Estudos de reestruturação viária - Foram fornecidos elementos do instrumento de planeamento intermunicipal designado Elaboração do Plano de Mobilidade e Transportes Intermunicipal da Área de Influência da TTT (Margem Sul), nomeadamente uma apresentação na Biblioteca Municipal do Barreiro e dois extratos do documento correspondentes às propostas hierárquicas para as redes viária e ciclável. Indicação de que os estudos atualmente existentes no município estão vertidos na proposta de ordenamento da revisão do PDM.  4 – Identificação e localização das principais fontes poluentes (tóxicas e difusas) e características dos recursos hídricos - A entidade informou que, no que se refere aos recursos hídricos superficiais, a poluição difusa originada pela atividade agrícola e pecuária não tem significado, e as principais fontes poluentes do estuário do Rio Tejo na zona do Seixal consistem nas atividades industriais (nomeadamente efluentes industriais resultantes de falhas de funcionamento ou inexistência de estações de tratamento) e na descarga de efluentes domésticos e urbanos tratados (resultantes de eventuais falhas nos equipamentos ou no

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
			<p>processo de tratamento). Foi fornecido um documento relativo à caracterização dos recursos hídricos superficiais.</p> <p>- No que se refere aos recursos hídricos subterrâneos, a entidade informou que se regista uma excelente qualidade da água captada no Município do Seixal e características hidrogeológicas comuns ao Aquífero Bacia do Tejo-Sado/Margem Esquerda. Alertou ainda para que deverão ser verificados os riscos relacionados com as captações de água subterrânea (públicas e privadas) da zona do Projeto do Aeroporto do Montijo, acesso rodoviário e zona envolvente. Foi fornecido um documento relativo à caracterização dos recursos hídricos subterrâneos.</p> <p>- A entidade informou que, no que se refere à qualidade dos recursos hídricos, as principais fontes identificadas que produzem maiores volumes de efluentes são a Siderurgia Nacional e o saneamento de águas residuais em alta, realizado pela SIMARSUL.</p> <p>5 – Dados de monitorização relativos aos recursos hídricos superficiais e subterrâneos</p> <p>- A entidade disponibilizou o mapa com a localização das 4 praias estuarinas onde é efetuada monitorização dos parâmetros microbiológicos e os respetivos resultados das épocas balneares de 2016 e 2017.</p> <p>6 - Identificação e localização das principais fontes poluentes da qualidade do ar (tóxicas e difusas) e respetivas emissões associadas</p> <p>- A entidade informou que os dados sobre a estação de medição da qualidade do ar do Município do Seixal, a estação industrial de Paio Pires, nomeadamente a sua localização e poluentes medidos, estão disponíveis no site da CCDR-LVT, e os valores das medições diárias e os dados estatísticos sobre os poluentes medidos nessa estação podem ser consultados no portal da qualidade do ar da APA – Qualar. Foi fornecida uma ficha de caracterização da referida estação de Paio Pires.</p> <p>- A entidade informou que a principal fonte de emissões no município do Seixal é a SN Seixal – Siderurgia Nacional, S.A., sendo a mesma responsável por emissões de fontes fixas e por emissões difusas e tendo sido fornecido um extrato da respetiva Licença Ambiental (LA N.º 658/1.1/2017), na qual ambas as fontes estão identificadas e caracterizadas. Os relatórios das monitorizações às fontes fixas deverão ser solicitados à APA.</p> <p>7 – Outra informação relevante no âmbito da EIA</p> <p>- A entidade assumiu uma posição de rejeição da opção de utilização da Base Aérea nº 6 (BA6), no Montijo, como terminal complementar do Aeroporto da Portela, pugnando pela consagração da solução de construção de um novo Aeroporto Internacional nos terrenos do designado Campo de Tiro de Alcochete. O Município do Seixal defende que a utilização da BA6 como terminal complementar do Aeroporto da Portela não é a solução mais adequada, nem para o país nem para a região, e que o impacto económico para a Região resultante da sua instalação é, previsivelmente, bastante reduzido, seja ao nível da criação de emprego, seja no que respeita à atracção de investimento ou à ligação ao tecido económico local, uma vez que o que é apontado para o Montijo não é mais que um terminal de passageiros, vocacionado preferencialmente para as companhias <i>low cost</i>, com ligações rápidas a Lisboa. Para esta autarquia, a construção do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete é</p>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
			considerada a opção que melhor responde às necessidades atuais e futuras de Portugal relativamente ao tráfego aéreo, de passageiros e de mercadorias.
IHRU - Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana	2017.09.27	2017.10.02	A entidade informou que dos elementos solicitados, apenas detém informação relativa às ARU – Áreas de Reabilitação Urbana e respetivas ORU - Operação de Reabilitação Urbana constituídas pelas Câmaras, que pode ser consultada através de agendamento ou disponibilizada cópia em papel ou formato digital mediante orçamento.
<b>2. ASSOCIAÇÕES SETORIAIS, EMPRESARIAIS E INDUSTRIAIS</b>			
<b>SETOR AÉREO E DE AVIAÇÃO</b>			
Associação dos Pilotos Portugueses de Linha Aérea (APPLA)	2017.10.06	2017.10.12	<p>A entidade informou que possui algumas reticências quanto à BA6 para uso civil, em especial no que concerne à dita solução Portela + 1, pois defende ser um conceito errado o de aumentar o tráfego de aeronaves de grande envergadura sobre a cidade e estendê-lo ainda mais durante o período noturno, quando o objetivo deveria ser exatamente o oposto, ou seja, aliviar o pesado fardo que tem sido suportado pelos lisboetas no que ao Aeroporto de Lisboa diz respeito.</p> <p>A APPLA mostrou-se preocupada com a segurança dos passageiros e da população residente nas áreas sobrevoadas pelas aeronaves, e posicionou-se contra a solução do Aeroporto Complementar no Montijo, a qual implica o encerramento das pistas 17-35 do Aeroporto de Lisboa, deixando apenas as pistas 03 - 21, obrigando ao sobrevoo de cerca de 8 quilómetros da zona mais populosa da cidade de Lisboa.</p> <p>Foi fornecido um Documento-resposta com os argumentos defendidos pela entidade para se posicionar contra o desenvolvimento do projeto.</p> <p>A resposta desta entidade encontra-se em anexo ao presente documento.</p>
		2017.10.25	<p>Por considerar poder não ter havido a clareza necessária no primeiro Documento-resposta ao pedido de informação, a entidade apresentou um aditamento à sua resposta, fornecendo um novo Documento-resposta e procurando vincar os seguintes aspetos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A posição da entidade é a de que o EIA tem de abranger Portela e Montijo, visto estarem entre si concertados/balanceados no tráfego sob a gestão da mesma concessionária;</li> <li>• A alteração de uso militar de pista principal para o uso civil de pista secundária leva a profunda alteração ambiental &amp; operacional;</li> <li>• O aumento do sistema de pista 01/19 (pista e taxiway) terá de ser inevitavelmente superior ao previsto e ter ainda os sistema de luzes de encaminhamento, de acordo com as características de projeto fornecidas;</li> </ul>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
			<ul style="list-style-type: none"> <li>O canal de navegação definido terá de ser reconfigurado e delimitado.</li> </ul> <p>A resposta desta entidade encontra-se em anexo ao presente documento.</p>
Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC)	2017.10.06	2017.10.11	<p>A entidade informou que, no que se refere à servidão do Aeroporto de Lisboa (Decreto n.º 48542 de 24/08/1968), a área em estudo (ampliação da pista da BA6) é abrangida pela “Zona 8 (plano horizontal exterior)”, cuja cota de referência é de 245 metros, pelo que nada tem a obstar quanto ao desenvolvimento do projeto.</p> <p>Informou ainda que se encontra em fase de estudo um “aeródromo fluvial”, ainda sem data previsível para abertura, cujo funcionamento pode ser condicionado pelo provável incremento das ligações fluviais entre as duas margens do Tejo decorrentes do projeto.</p>
NAV Portugal, E.P.E.	2017.10.06	2017.11.02	<p>Ao longo do período de elaboração do EIA, a NAV Portugal sempre mostrou disponibilidade total para esclarecimentos no que se refere aos pressupostos das rotas realizadas pelas aeronaves no AHD - Lisboa, bem como no que se refere às rotas propostas para o funcionamento simultâneo do AHD - Lisboa e Aeroporto do Montijo. Em resposta ao pedido oficial de informação foi fornecida uma compilação dos elementos trocados ao longo da elaboração do estudo e alguma informação adicional, que a entidade considerou de interesse para o desenvolvimento do EIA, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rotas de aproximação e descolagem propostas para funcionamento do AHD Lisboa e Aeroporto do Montijo, a partir de <i>software</i> da NAV;</li> <li>Elementos respeitantes às rotas atuais de aproximação e descolagem no AHD - Lisboa;</li> <li>Trajetórias das rotas de aproximação e descolagem propostas para funcionamento simultâneo do AHD Lisboa e Aeroporto do Montijo, em planta, em formato editável (DWG) e não editável (PDF), com notas explicativas;</li> <li>Perfis verticais das rotas de aproximação e descolagem propostas para o funcionamento simultâneo do AHD - Lisboa e Aeroporto do Montijo, com a indicação das altitudes de voo em pontos de referência das trajetórias.</li> </ul>
<b>OUTROS SECTORES</b>			
Baía do Tejo, S.A. (ex Quimiparque)	2017.09.25 2017.10.24	2017.10.24	<p>A entidade, com base nos estabelecimentos abrangidos no âmbito da Prevenção de Acidentes Graves na página de internet da APA - Agência Portuguesa do Ambiente, informou que existem no concelho do Barreiro 3 instalações Seveso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ADP Fertilizantes, S.A, que se localiza no interior do Parque Empresarial do Barreiro (PEB).;</li> <li>Fisipe, S.A., localizada na envolvente próxima ao PEB;</li> <li>LBC Tanquipor, S.A, localizada na envolvente próxima ao PEB.</li> </ul> <p>Foi fornecida uma planta de localização das referidas instalações bem como um excel com dados respeitantes às mesmas.</p> <p>A entidade informou que as empresas identificadas não pertencem à Baía do Tejo, S.A., e recomendou o contacto directo com as mesmas, de forma a definir com exactidão limites e condicionamentos SEVESO específicos.</p>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
	–	2018.01.05	Após solicitação telefónica, foi fornecida a delimitação do Parque Empresarial da Baía do Tejo, em formato editável.
EVOA	2017.09.27	–	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.
SPEA - Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves	2017.09.27	–	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.
TANQUIPOR	2017.10.31	2017.10.31	A entidade forneceu planta da instalação e indicação das alturas dos respetivos tanques.
<b>3. ENTIDADES RELACIONADAS COM TRANSPORTE E LOGÍSTICA</b>			
<b>SETOR AÉREO E DA AVIAÇÃO</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Air Algérie;</li> <li>• Air Europa;</li> <li>• Air France / KLM / Transavia;</li> <li>• Binter Canarias;</li> <li>• Czech Airlines;</li> <li>• easyJet;</li> <li>• Lufhansa;</li> <li>• Monarch Airlines;</li> <li>• Portway;</li> <li>• Ryanair;</li> <li>• SATA / Azores Airlines;</li> <li>• United Airlines.</li> </ul>	–	2017.04.28	<p>A consulta a estas entidades foi efetuada diretamente pela ANA, com o intuito de recolher comentários dos Utilizadores sobre as suas necessidades associadas à expansão de capacidade operacional do AHD - Lisboa e implementação de uma infraestrutura complementar na BA6, como partes de uma operação dual. As tendências gerais identificadas sintetizam-se de seguida:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A maioria dos Utilizadores menciona preferir manter parte ou a totalidade da sua operação no AHD - Lisboa, embora alguns dos Utilizadores mais representativos do tráfego na região de Lisboa (como a EasyJet, Ryanair e SATA) admitam vir a estudar esse cenário, mediante a criação de condições operacionais e comerciais favoráveis no Aeroporto Montijo;</li> <li>• Os principais constrangimentos e preocupações sobre o Aeroporto do Montijo prendem-se com as acessibilidades terrestres, nomeadamente a sua rapidez e fiabilidade, bem como com o processamento de passageiros em transferência, intra-aeroporto e entre aeroportos;</li> <li>• No que se refere ao AHD - Lisboa, são mencionadas como principais dificuldades a garantia de Slots atrativos para a operação, constrangimentos de utilização da pista, estacionamento de aeronaves e utilização de portas de embarque;</li> <li>• Relativamente às necessidades operacionais mais relevantes no Aeroporto do Montijo, foram destacadas a preferência por tempos de percurso reduzidos entre o curbside e as portas de embarque, sistemas de self-service na entrega de bagagem, e-gates, áreas de pré-embarque e embarques a pé;</li> <li>• Quanto a questões operacionais no caso do AHD - Lisboa, as questões mais mencionadas relacionam-se com a necessidade de garantir Slots atrativos, criação de espaços de <i>buffer</i> nos caminhos de circulação para aeronaves em espera, capacidade de estacionamento de aeronaves, disponibilidade de portas de embarque, mais áreas de pré-embarque e melhores condições para embarques a pé.</li> </ul> <p>A resposta desta entidade encontra-se em anexo ao presente documento.</p>
<b>OUTROS SETORES</b>			
Brisa Auto Estradas de Portugal, S.A.	2016.11.25	2016.12.05	Em resposta ao pedido de informação, foram fornecidos, para os sub-lanços concessionados à entidade para os quais foi solicitada a informação, dados relativos às contagens horárias dos dois anos anteriores

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
			(dados para todas as horas disponíveis dos anos solicitados), bem como os respetivos TMDs mensais classificados. Foi igualmente fornecido o programa de desenvolvimento futuro da rede viária (ano de abertura ao tráfego e perfil transversal tipo previsto) na região do Distrito de Setúbal.
Caminhos de Ferro Portugueses, E.P. (CP)	2017.09.28	2017.10.30	A entidade informou que, estando as acessibilidades ferroviárias excluídas do projeto, não dispunha ou tinha desenvolvido qualquer trabalho de interesse no âmbito do Projeto em estudo.
CLC – Companhia Logística de Combustíveis, S.A.	2017.09.25	–	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.
Infraestruturas de Portugal, SA (IP, S.A.)	2017.09.28	2018.01.04	A entidade informou que, no que se refere ao estudo das acessibilidades rodoferroviárias ao novo Terminal de Contentores do Barreiro (TCB), nova infraestrutura portuária cuja implementação é da responsabilidade da Administração do Porto de Lisboa (APL), seriam disponibilizadas nas instalações da Direção de Engenharia e Ambiente da IP em Almada, o Estudo Prévio da TTT e respetivo Resumo Não Técnico em suporte informático e uma cópia dos ficheiros referentes à ER11-2 – Barreiro (IC21) / Moita (IC32). No que se refere às acessibilidades rodoferroviárias ao TCB, no Município do Barreiro, foi fornecida informação referente à área onde serão possivelmente implantadas. A entidade informou que no âmbito da ligação rodoviária Montijo/Barreiro, deverá ser consultada a Lusoponte.
	2019.07.05	2019.07.11	A entidade informou o seguinte: “Importa, em primeiro lugar, ter presente que as vias em causa se encontram integradas em concessões do Estado e numa subconcessão, respetivamente na LUSOPONTE e BRISA (contratos do Estado, geridos pelo IMT), no caso da A12 e na AEBT (subconcessão da IP), no caso da A33. Relativamente à questão colocada pela APA, esclarecemos que a IP acompanha a evolução do comportamento do tráfego no nó entre a A12 e a A33. No que se refere aos valores médios diários, a zona em causa apresenta atualmente níveis de funcionamento aceitáveis, não obstante, a situação degrada-se nos períodos de ponta, registando-se congestionamento na saída da A12 na ponta da tarde e na saída da A33 na ponta da manhã. Neste contexto, estão em desenvolvimento diversas ações com vista à melhoria da situação, quer no âmbito das vias concessionadas, quer no âmbito da atividade da IP, designadamente no que se refere à Variante da Atalaia (à EN4), que proporcionará a separação do tráfego com destino a nascente, reduzindo a procura e a impedância provocada nas rotundas de entrada no Montijo, com impacto positivo na rede envolvente incluindo a saída da A12.”
LUSOPONTE Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	2016.11.14 2016.11.22	2016.12.05 2016.12.12	Foi solicitada reunião à Lusoponte, que se realizou a 18-11-2016. Na sequência da referida reunião, foram fornecidos os seguintes elementos: - Relatórios de Monitorização de Avifauna de 2007 a 2016, em formato PDF; - Valores de tráfego horário, por sentido e total, na Ponte Vasco da Gama, para os anos de 2014 e 2015, em formato editável (excel), com a indicação de que os valores relativos aos dias 17 a 20 de abril de 2015 no sentido Norte/Sul são estimados, devido a problemas ocorridos com as estações de contagem.

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
	2017.02.10	2017.02.24	Foram fornecidos pela entidade os seguintes elementos: - Relatórios anuais de monitorização da avifauna de 1999 e 2000, com referências aos efeitos das fases de construção e exploração da Ponte Vasco da Gama, em formato PDF; - Dados de avifauna, nomeadamente contagens de indivíduos em áreas de alimentação e refúgio, em base editável (excel), e Relatórios de monitorização (em PDF), obtidos da Naturibérica; - Outros dados acerca da avifauna, com potencial interesse para o EIA em apreço.
	2017.03.03	2017.03.03	Em resposta ao solicitado, a entidade informou que a percentagem de utilizadores das portagens da Ponte Vasco da Gama que utilizaram Via Verde como meio de pagamento foi de 65,5%. A entidade informou ainda que não possui dados quanto ao tempo que os utilizadores nas vias manuais estão parados nas mesmas para efetuar o pagamento.
	2017.09.25	2017.09.28	A entidade forneceu os dados solicitados relativos ao tráfego horário registado na Ponte 25 de Abril para os anos de 2015 e 2016, por classes, para o sentido Sul/Norte e total para o sentido Norte/Sul (para este sentido não estava disponível classificação de veículos). A entidade referiu que os respetivos TMDs mensais podem ser calculados a partir dos dados de tráfego horário fornecidos.
	2019.06.27	2019.07.10	Esta entidade informou o seguinte: “O Nó Sul da PVG corresponde de facto ao limite da concessão da Lusoponte e, permite a interface com, A12 (Setúbal), A33 (Montijo) e IC3 (Alcochete). O acesso da PVG para a A33, sentido Montijo, congestiona (trânsito lento), praticamente todos os fins de tarde, de segunda a sexta feira. A Lusoponte tem sempre intenção de melhorar o serviço aos utentes da Ponte Vasco da Gama, no entanto, os melhoramentos a implementar neste nó devem, em nossa opinião, envolver a Infraestruturas de Portugal e a Câmara Municipal do Montijo, ou seja, só a intervenção dentro da área concessionada não resolverá o problema e poderá agravar o nível de segurança. Por outro lado, e tal como se pode verificar pelas previsões de tráfego, a construção de um novo nó, para interligação ao aeroporto e à rede local, que será substancialmente beneficiada, irá dividir de forma quase equitativa o tráfego atual que acede à A33, melhorando assim o nível de serviço neste acesso.”

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
Metro Transportes do Sul (MTS)	2017.09.28	2017.10.03	<p>Foi fornecida a seguinte informação:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• O projeto Metro Sul do Tejo (MST) contempla 3 fases de desenvolvimento, das quais apenas se encontrava (à data) concretizada a primeira, que abrange 3 linhas ligando Cacilhas, Universidade Nova do Monte da Caparica e Corroios entre si.</li> <li>• O Contrato de Concessão prevê que a rede atual possa ser alargada até ao Fogueteiro numa segunda fase, e prolongada até ao Barreiro na sua terceira fase.</li> <li>• Tendo em conta a dimensão e localização da rede MST à data, não se prevê que a construção do Aeroporto do Montijo venha a ter impacto nas condições de operação e nos resultados da área de negócio da entidade.</li> <li>• A concretização das entradas em funcionamento da segunda e terceira fases do projeto MST criaria uma relação de proximidade passível de alterar substancialmente a demografia e as condições de mobilidade na região, contudo, não se prevê que a extensão da rede MST venha a ser implementada a médio (ou mesmo longo) prazo, dado não se encontrarem reunidas as condições contratuais que poderiam permitir à Concessionária avançar unilateralmente nesse sentido. Sem embargo, pode o Estado Concedente decidir fazê-lo por sua conta e risco, mediante condições a acordar entre as partes, Concedente e Concessionário.</li> <li>• Expectávelmente a existência do novo Aeroporto poderá justificar a expansão da rede MST, que poderá concretizar-se até ao Barreiro ou até ao Montijo/Aeroporto do Montijo, aproveitando a eventual construção da prometida ponte rodoviária Barreiro – Montijo que virá a servir de canal para passagem do metro.</li> </ul>
Transportes Sul do Tejo (TST)	2017.09.28	2017.10.18	<p>Foi fornecida informação sobre os principais impactes na área de negócio da TST no que se refere à área de estudo do projeto.</p> <p>Através de uma linha dedicada, operada com autocarros adequados para o efeito (capacidade para transporte de bagagens) e com frequência ajustada às necessidades de mobilidade esperadas, a TST pode assegurar as seguintes ligações:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligação entre o Aeroporto do Montijo e o Terminal do Seixalinho Assumindo que uma das ligações entre o Aeroporto do Montijo e Lisboa seja efetuada por transporte fluvial, entre o terminal do Seixalinho e o Terreiro do Paço, deverá ser garantido o transporte de passageiros entre o aeroporto e o terminal fluvial. É considerado importante garantir a construção ou reabilitação das necessárias vias de acesso entre os dois terminais, conhecer os volumes de tráfego esperados decorrentes desta ligação e ajustar a frequência do transporte aos horários do transporte fluvial.</li> <li>• Ligação entre o Aeroporto do Montijo e o Aeroporto Humberto Delgado Tendo em vista a operacionalização das ligações entre voos, é considerada importante uma ligação através da Ponte Vasco da Gama entre os dois aeroportos. É considerado importante garantir a construção das necessárias vias de acesso entre o terminal do Aeroporto do Montijo e a A33 / A12, para ligação à Ponte Vasco da Gama, bem como conhecer os volumes de tráfego esperados, decorrentes desta ligação.</li> <li>• Ligação entre o Aeroporto do Montijo e Lisboa (Gare do Oriente) Perspetivando a articulação com outros modos de transporte, é considerado fundamental garantir a</li> </ul>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
			<p>ligação entre o Aeroporto do Montijo e o terminal intermodal de Lisboa (Gare do Oriente).                      É considerado importante garantir a construção das necessárias vias de acesso entre o terminal do Aeroporto do Montijo e a A33 / A12, para ligação à Ponte Vasco da Gama, conhecer os volumes de tráfego esperados, decorrentes desta ligação, e assegurar a existência de um cais dedicado para esta linha na Gare do Oriente.</p> <p>A TST detém já alguma oferta existente no contexto desta ligação.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligação entre o Aeroporto do Montijo e Setúbal</li> </ul> <p>Face à importância da Cidade de Setúbal na região, é considerada fundamental uma ligação direta a partir do Aeroporto do Montijo.</p> <p>É considerado importante garantir a construção das necessárias vias de acesso entre o terminal do Aeroporto do Montijo e a A33 / A12, para ligação a Setúbal, bem como conhecer os volumes de tráfego esperados, decorrentes desta ligação.</p> <p>No que se refere a impactes ao nível da mobilidade no Concelho do Montijo, a entidade considera expectável um aumento, não só, da mobilidade decorrente do tráfego a partir e com destino ao Aeroporto do Montijo, mas igualmente, da mobilidade interna ao nível urbano e suburbano, em virtude das deslocações associadas aos vários serviços que serão potenciados pelo funcionamento do Aeroporto do Montijo, bem como pelo aumento populacional esperado decorrente da fixação de mais residentes.</p> <p>É importante conhecer os volumes de tráfego esperados, decorrentes destas novas deslocações, e a TST deverá adaptar a sua oferta às novas necessidades, através da readequação de carreiras já existentes ou da criação de novas ligações. Foi fornecida informação das ligações da TST já existentes neste contexto.</p>
	2019.07.02		<p>Esta entidade foi consultada com o objetivo de obter informação sobre a oferta de transportes coletivos que poderá servir o Aeroporto do Montijo (Ver carta em Anexo 4.3).                      Até à data não foi possível obter esta informação.</p>
TRANSTEJO, Transportes Tejo, S.A. e SOFLUSA, Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.	–	2016.11.23	<p>Foi obtido um conjunto de elementos sobre a atividade da TRANSTEJO, utilizados na elaboração do “Estudo de Procura Preliminar do Aeroporto Complementar ao Aeroporto Humberto Delgado (Lisboa) na Base Aérea do Montijo e Caracterização das Respetivas Acessibilidades”. Estes elementos foram recolhidos junto da TRANSTEJO, na reunião realizada a 23-11-2016.                      Posteriormente, foi efetuada uma consulta formal no âmbito do EIA.</p>
	2017.09.28	–	<p>Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade à consulta formal realizada.</p>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
	2019.07.02	-	Esta entidade foi consultada com o objetivo de obter informação sobre a oferta de transportes coletivos que poderá servir o Aeroporto do Montijo (Ver carta em Anexo 4.3). Até à data não foi possível obter esta informação.
Barraqueiro Transportes, S.A.	2019.07.02	2019.07.08	Esta entidade foi consultada com o objetivo de obter informação sobre a oferta de transportes coletivos que poderá servir o Aeroporto do Montijo (Ver carta em Anexo 4.3). A entidade demonstrou o grande interesse em desenvolvimento desta atividade (Ver carta em Anexo 4.2)
Caminhos de Ferro de Lisboa	2019.07.02	-	Esta entidade foi consultada com o objetivo de obter informação sobre a oferta de transportes coletivos que poderá servir a ligação fluvial Montijo – Cais do Sodré, na zona de Lisboa. Até à data não foi possível obter esta informação. (Ver carta em Anexo 4.3)
<b>4. SERVIÇOS DE ÁGUA, ENERGIA E COMUNICAÇÕES</b>			
Águas de Lisboa e Vale do Tejo, S.A. (SIMARSUL)	2017.09.27	2017.09.27	A entidade informou que existem infraestruturas de saneamento de águas residuais da SIMARSUL na área de estudo. Foi fornecida planta de enquadramento com o cadastro das referidas infraestruturas na zona em questão, em formato digital, bem como o respetivo traçado em ficheiro georreferenciado editável (DWG). A entidade alertou que, dada a respetiva escala, os elementos fornecidos são meramente indicativos e numa fase de maior pormenor ou posteriormente na concretização da obra deve ser validada a correta sua localização junto das Câmaras Municipais.
	2019.03.18	2019.04.01	Em resposta à solicitação da ANA de análise pela SIMARSUL da capacidade da ETAR do Seixalinho para receção e tratamento da totalidade das águas residuais domésticas produzidas pelo futuro Aeroporto do Montijo, a entidade informou o seguinte: - No que se refere à caracterização quantitativa, tendo em conta os caudais de águas residuais domésticas indicados pela ANA a serem entregues na ETAR do Seixalinho e a respetiva capacidade, a entidade informa que esta infraestrutura apresenta capacidade de tratamento disponível para receber os efluentes, considerando já as estimativas de crescimento populacional fornecidas pelo Município do Montijo associadas à instalação do Aeroporto; - No que se refere à caracterização qualitativa, os efluentes provenientes do Aeroporto do Montijo devem cumprir os VLE (Valores Limite de Exposição) previstos nas Tabelas 1 e 2 do Apêndice 3 do Regulamento n.º 374/2016, publicado no DR N.º 71, de 12 de abril de 2016.  A entidade alertou ainda que, no âmbito da formalização do sistema, deverá ser equacionada a ligação física ao subsistema do Seixalinho, estando a SIMARSUL disponível para analisar em conjunto os requisitos necessários para a mesma.  Anexa-se o ofício da SIMARSUL.

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
AMARSUL - Valorização e Tratamento de Resíduos Sólidos, S.A.	2017.09.22	2017.09.27	<p>A entidade informou que existe uma única estrutura de operação de gestão de resíduos urbanos ativa (exceptuando os normais contentores de indiferenciados e de recolha seletiva) na área de estudo, respetivamente o Ecocentro do Seixalinho, e uma única lixeira selada de Resíduos Urbanos, a Lixeira de Alcochete. Foram fornecidos vários dados relativos à Lixeira de Alcochete, bem como fotografias.</p> <p>Relativamente a resíduos industriais ou gestão de resíduos de particulares e indústrias, a entidade informou que terá de ser consultada a CCDR-LVT, dado que a concessão da AMARSUL está circunscrita aos resíduos urbanos e equiparados.</p> <p>A entidade alertou para a importância de considerar o efeito decorrente da execução do projeto de aumento de produção expectável de resíduos urbanos na área, bem como de todas as alterações que provocará no sistema de gestão de resíduos urbanos e a eventual necessidade de aumento de capacidade do aterro existente (Palmela).</p>
	2018.12.20	2019.01.29	<p>Na sequência da reunião realizada a 06.12.2018, na qual foi analisada a possibilidade de encaminhar os resíduos que serão gerados no futuro Aeroporto para as instalações da AMARSUL - S.A., a entidade informou o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Atendendo aos dados fornecidos pela ANA da estimativa dos resíduos produzidos no futuro Aeroporto do Montijo, dependendo do tipo de contentorização usada, poderão ser geradas cerca de 27 cargas de 10ton de Resíduos Urbanos por mês;</li> <li>- A questão da contentorização é particularmente importante para o projeto em apreço, dado que poderão existir soluções muito diferentes para a transferência dos resíduos para as instalações da AMARSUL, e quanto maior for a capacidade de armazenamento (existem soluções que poderão ir até às 15ton) menor será o n.º de transportes necessário a realizar.</li> </ul> <p>A entidade informou ainda que os dados recebidos permitem analisar a influência da atividade do Aeroporto do Montijo na capacidade da AMARSUL, e que numa primeira análise parece que terá capacidade para rececionar os resíduos, sendo importante que a mesma seja apurada/verificada no âmbito do projeto a implementar.</p>

ENTIDADE	DATA DA CONSULTA ENVIADA	DATA DA RESPOSTA RECEBIDA	SÍNTESE DA INFORMAÇÃO
	–	2019.03.26	<p>A entidade informou, através de ofício, que tendo em consideração a capacidade de tratamento bem como a tipologia de resíduo (equiparado a urbano) identificados pela ANA e Equipa de coordenação do EIA, que se confirma que a AMARSUL tem capacidade e está devidamente licenciada para receber os resíduos produzidos no Aeroporto do Montijo até 2034, ano em que termina o atual período de concessão.</p> <p>A entidade salienta que esta aprovação é baseada na qualidade dos resíduos tendo como limite a autorização extraordinária do SEAMB à concessão da MARSIL para a receção de resíduos de particulares.</p> <p>Anexa-se o ofício da AMARSUL.</p>
Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM)	2017.10.06	2017.12.27	A entidade informou que a área em causa não está abrangida por qualquer servidão radioelétrica da responsabilidade da ANACOM emitida no âmbito do Decreto-Lei n.º 597/73, de 7 de novembro, pelo que não lhe são aplicáveis condicionantes dessa natureza.
EDP, S.A. / EDP - Distribuição	2017.09.27	2017.10.17	A entidade confirmou a receção do pedido de informação e informou que foi encaminhado para o respetivo departamento de forma a providenciar a sua atuação em conformidade. Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada outra informação por parte desta entidade.
REN - Redes Energéticas Nacionais, SGPS, S.A. / Gasodutos e Rede Elétrica	2017.09.28	–	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.
<b>5. UNIVERSIDADES/SISTEMA CIENTÍFICO E CENTROS DE INFORMAÇÃO</b>			
LabOr – Laboratório de Ornitologia da Universidade de Évora	2017.09.27	–	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.
Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa (FCUL), Departamento de Biologia Animal (DBA)	2017.09.28	–	Até à data de conclusão do EIA (abril de 2019) não foi rececionada resposta desta entidade.
<b>6. OUTROS</b>			
Fundação para a Proteção e Gestão Ambiental das Salinas do Samouco	2017.09.27	2017.10.10	<p>A entidade forneceu a seguinte informação em formato digital:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Análise Censos Limícolas 2005-2009;</li> <li>• Censos de Aves Baixa-mar 2009-2012;</li> <li>• Censos de Aves Preia-mar 2009-2012;</li> <li>• Censos passeriformes 2008-2011;</li> <li>• Dados de Monitorização Nidificação 2011-2012.</li> </ul>

**Tabela III.4 - 3 – Lista de Reuniões realizadas com Entidades no âmbito da elaboração do EIA do Aeroporto do Montijo**

CONSULTAS ÀS ENTIDADES		BREVE CONTEÚDO DA REUNIÃO
2/11/2016	Força Aérea Portuguesa (FAP) (com presença de responsável da BA6)	<p>Foi realizada uma breve apresentação do projeto por parte da PROFICO AMBIENTE e dos principais objetivos dos estudos ambientais a desenvolver.</p> <p>O EMFA definiu os canais de comunicação a adotar, nomeadamente os responsáveis no EMFA e na BA6 a contactar para o desenvolvimento/acompanhamento de todos os trabalhos a realizar na BA6, nomeadamente obtenção de informação relevante sobre a BA6, acompanhamento dos trabalhos de campo e acompanhamento/apoio ao desenvolvimento do Estudo com Radar do Movimento das Aves na Envolvência da BA6.</p> <p>A reunião foi realizada com a presença de vários responsáveis do EMFA, comandante da BA6, vários responsáveis da ANA e equipa de coordenação da PROFICO AMBIENTE.</p>
8/11/2016	Base Aérea do Montijo (BA6)	<p>Reunião/visita geral à BA6 onde o Comandante da BA6 realizou uma breve apresentação da BA6 e onde foram apresentados os responsáveis principais da BA6 pelas várias áreas operacionais (caso necessário contactos futuros).</p> <p>Participaram na visita vários responsáveis da ANA e vários elementos da equipa consultora do EIA - equipa de coordenação, ecologia, socioeconomia, geologia/recursos hídricos, uso do solo, ordenamento do território e paisagem, estudo com radar do movimento das aves.</p>
18/11/2016	LUSOPONTE Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	<p>Reunião para troca de impressões sobre os dados solicitados e clarificação de alguns aspetos relevantes para o desenvolvimento do Estudo de Procura e do Estudo de Tráfego Rodoviário elaborados pela TIS no âmbito dos vários estudos desenvolvidos no decurso do EIA.</p> <p>Estiveram presentes responsáveis da LUSOPONTE, a equipa de coordenação do EIA, a equipa da TIS.</p>
21/11/2016	Câmara Municipal do Montijo	<p>Reunião para troca de impressões sobre os elementos solicitados e clarificação de alguns aspetos relevantes para o desenvolvimento do Estudo de Procura, do Estudo de Tráfego Rodoviário, elaborados pela TIS, e do EIA propriamente dito.</p> <p>Estiveram presentes responsáveis vários da CM do Montijo, responsável da ANA, a equipa de coordenação do EIA, a equipa da TIS e equipa da socioeconomia.</p>
21/11/2016	Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF)	<p>Foi realizada uma breve apresentação do projeto por parte da PROFICO AMBIENTE e dos principais objetivos dos estudos ambientais a desenvolver, nomeadamente do Estudo com Radar do Movimento das Aves na Envolvência da BA6. A equipa responsável pelo Estudo com Radar apresentou as metodologias específicas a adotar</p> <p>A reunião foi realizada com a presença de vários responsáveis do ICNF e da RNET (Reserva Natural do Estuário do Tejo), responsável da ANA, equipa de coordenação da PROFICO AMBIENTE e equipa responsável pela componente Ecologia Terrestre e Estudo com Radar do Movimento das Aves na Envolvência da BA6.</p>
23/11/2016	TRANSTEJO, Transportes Tejo, S.A.	<p>Reunião realizada com responsável da TRANSTEJO para troca de impressões e recolha de informação relevante para o desenvolvimento do Estudo de Procura elaborado pela TIS, e do EIA propriamente dito.</p> <p>Estiveram presentes, equipa de coordenação do EIA e representante da equipa da TIS.</p>
29/11/2016	Câmara Municipal de Alcochete	<p>Reunião para troca de impressões sobre os elementos solicitados e clarificação de alguns aspetos relevantes para o desenvolvimento do Estudo de Procura, do Estudo de Tráfego Rodoviário, elaborados pela</p>

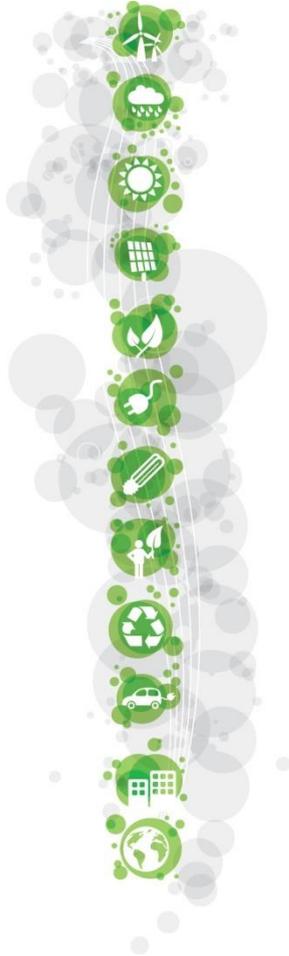
CONSULTAS ÀS ENTIDADES		BREVE CONTEÚDO DA REUNIÃO
		TIS, e do EIA propriamente dito. Estiveram presentes responsáveis vários da CM de Alcochete, responsável da ANA, a equipa de coordenação do EIA, a equipa da TIS e equipa da socioeconomia.
21/12/2016	NAV Portugal, E.P.E.	Reunião ocorrida nas instalações da ANA com presença de responsável da NAV, para troca de impressões sobre o novo modelo de gestão de tráfego aéreo de Lisboa (considerando a operação conjunta do AHD – Lisboa e do Aeroporto do Montijo) em estudo/desenvolvimento pela NAV.  Estiveram presentes responsáveis da ANA, equipa de coordenação do EIA e representante da equipa do Estudo com Radar do Movimento das Aves na Envolvência da BA6.
03/02/2017	Base Aérea do Montijo (BA6)	Visita específica à BA6 para esclarecimento de dúvidas relativamente às operações aéreas realizadas na BA6.  Estiveram presentes a equipa de coordenação do EIA e representante da equipa da Qualidade do Ar e Emissão de Gases com Efeito de Estufa.
29/03/2018	Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF)	Reunião na qual foi realizado o ponto de situação dos trabalhos desenvolvidos no âmbito do Estudo com Radar do Movimento das Aves na Envolvência da BA6, com uma breve apresentação da metodologia, cronograma para futuras campanhas de monitorização e resultados das campanhas já realizadas até à data.  Estiveram presentes a equipa de coordenação do EIA e equipa do Estudo com Radar do Movimento das Aves na Envolvência da BA6.
26/04/2017	Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF)	Reunião técnica realizada entre técnico responsável do ICNF e coordenador científico do Estudo com Radar do Movimento das Aves na Envolvência da BA6 para discussão de possíveis alterações metodológicas a implementar nos trabalhos com radar no âmbito do estudo dos movimentos de aves.  A metodologia foi alterada e foi solicitada a realização de Estudo com Radar do Movimento das Aves na Ponta da Erva
07/07/2017	Secretaria das Infraestruturas/Secretaria de Estado do Ambiente/APA/CCDR – LVT/ICNF	Foi realizada uma breve apresentação do projeto por parte da ANA. A PROFICO AMBIENTE apresentou a metodologia geral a seguir para a elaboração do EIA tendo sido efetuado o ponto de situação dos trabalhos até à data realizados, nomeadamente do Estudo com Radar do Movimento das Aves na Envolvência da BA6.  Foram manifestadas preocupações por parte da APA relativamente a aspetos a refletir no EIA relacionados com as Alterações Climáticas e com a Análise de Risco decorrente de Substâncias Perigosas.  A reunião foi realizada com a presença de representantes da ANA e equipa de coordenação do EIA.
26/09/2017	Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF)	Reunião técnica com responsáveis do ICNF para troca de impressões sobre Carta Preliminar de Habitats elaborada e sobre a afetação marginal do SIC (Sítio de Importância Comunitária) do Estuário do Tejo pela área a interencionar pelo projeto. O ICNF manifestou, após visita ao local da referida área a interencionar, que o elenco florístico é relativamente pobre e encontra-se em fraco estado de conservação.  Estiveram presentes na reunião responsáveis da ANA e equipa de coordenação do EIA.
03/10/2017	Baía do Tejo, S.A. (ex Quimiparque)	Reunião realizada com responsável da Baía do Tejo para troca de impressões e recolha de informação relevante para o desenvolvimento do EIA propriamente dito.  Estiveram presentes, equipa de coordenação do EIA, equipa da socioeconomia e representante da equipa da TIS.

CONSULTAS ÀS ENTIDADES		BREVE CONTEÚDO DA REUNIÃO
18/10/2017	Câmara Municipal da Moita	Reunião realizada com responsáveis técnicos da CM para troca de impressões e recolha de informação relevante para o desenvolvimento do EIA propriamente dito. Estiveram presentes, equipa de coordenação do EIA e equipa da socioeconomia.
18/10/2017	Câmara Municipal do Barreiro	Reunião realizada com responsável técnico da CM para troca de impressões e recolha de informação relevante para o desenvolvimento do EIA propriamente dito. Estiveram presentes, equipa de coordenação do EIA e equipa da socioeconomia.
20/10/2017	Agência Portuguesa do Ambiente (APA)	Reunião na APA com os responsáveis do Departamento de Avaliação Ambiental e Departamento das Alterações Climáticas (Divisão de Mitigação e Mercados de Carbono e Divisão de Adaptação e Monitorização) para esclarecimento de metodologias a adotar para a elaboração da componente relacionada com as vulnerabilidades do projeto às Alterações Climáticas. Estiveram presentes, equipa de coordenação do EIA e equipa responsável pela componente Alterações Climáticas (vertente adaptação).
27/10/2017	Administração do Porto de Lisboa (APL)	Reunião realizada com responsáveis da APL para troca de impressões sobre o projeto do Terminal de Contentores e recolha de outra informação relevante para o desenvolvimento do EIA propriamente dito. Estiveram presentes representantes da ANA e equipa de coordenação do EIA.
31/10/2017	Agência Portuguesa do Ambiente (APA)	Reunião alargada na APA com presença de representantes de várias áreas temáticas nomeadamente Ambiente Sonoro, Qualidade do Ar, Alterações Climáticas (vertentes mitigação e adaptação), Análise de Risco envolvendo Substâncias Perigosas, Recursos Hídricos. Foi efetuada uma apresentação do projeto pela ANA (versão preliminar) e dos estudos das Acessibilidades e Transportes em curso (TIS). Foram discutidos os aspetos mais relevantes a ter em conta no EIA relativamente aos fatores ambientais/componentes acima referidos. Para além de representante da ANA estiveram presentes: a equipa de coordenação do EIA e responsáveis pela elaboração dos diversos fatores ambientais: Recursos Hídricos, Acessibilidades e Transportes, Ambiente Sonoro, Qualidade do Ar e Emissão de GEE e Análise de Risco SEVESO.
12/10/2017	União das Juntas de Freguesia da Baixa da Banheira e Vale da Amoreira (UFBBVA)	Reunião realizada com responsável da UFBBVA, com representante de Associação de Moradores da UFBBVA e com morador no concelho do Barreiro, antigo militar na BA6 (atualmente reformado). Foram manifestadas as principais preocupações da UFBBVA relativamente ao projeto e aos seus impactes para os moradores nas duas freguesias (nomeadamente o que respeita ao ruído e qualidade do ar). Foram também identificadas preocupações relativamente ao risco de colisão com aves. Estiveram presentes a equipa de coordenação do EIA e a equipa responsável pela socioeconomia.
16/11/2017	Instituto da Conservação da Natureza e rdas Florestas (ICNF)	Reunião técnica realizada com o ICNF para discussão preliminar dos resultados obtidos nas campanhas de agosto e setembro realizadas na Ponta da Erva no âmbito do Estudo com Radar do Movimento das Aves na Ponta da Erva. Estiveram presentes representantes da RNET (Reserva Natural do Estuário do Tejo), da equipa de coordenação do EIA e da equipa responsável pela realização do Estudo com Radar.

CONSULTAS ÀS ENTIDADES		BREVE CONTEÚDO DA REUNIÃO
17/11/2017	Junta de Freguesia de Alcochete (JFA)	<p>Reunião realizada com responsável da JFA. Foram manifestadas as principais preocupações da JFA relativamente ao projeto e aos seus impactes para os moradores da freguesia (nomeadamente o que respeita ao ruído e qualidade do ar). A resposta em matéria de transportes coletivos foi também mencionada por ser deficiente.</p> <p>Estiveram presentes a equipa de coordenação do EIA e a equipa responsável pela socioeconomia</p>
17/11/2017	Base Aérea do Montijo (BA6)	<p>Reunião realizada com diversos Órgãos do Comando da BA6, presidida pelo Sr. Comandante (CMDT) da Base.</p> <p>A reunião teve por objetivo perceber a estrutura, missão e funcionamento da BA6 e antecipar potenciais áreas de conflito no uso partilhado desta base, principalmente durante a fase de construção.</p> <p>O CMDT da BA6 apresentou o Briefing da Unidade, onde destacou um efetivo de 755 pessoas, das quais cerca de 30% a residir nos concelhos envolventes (Alcochete, Barreiro, Moita e Montijo).</p> <p>Do leque de possíveis áreas de conflito na fase de construção, a questão mais crítica, por até à data não ter sido devidamente equacionada, seria o “corte” dos acessos ao Heliporto, quer das aeronaves de asa rotativa, bem como do serviço de assistência e socorro. As viaturas de emergência necessitam sempre de cruzar a pista 26, pelo que os seus trajetos terão de estar sempre desimpedidos.</p> <p>Após a apresentação e troca de ideias, seguiu-se uma visita às diferentes áreas da unidade e almoço na Messe de Oficiais.</p> <p>Esteve presente a equipa responsável pela socioeconomia.</p>
13/12/2017	Infraestruturas de Portugal, SA (IP, S.A.)	<p>Reunião realizada com responsáveis da IP para troca de impressões e recolha de informação relevante para o desenvolvimento do EIA propriamente dito (nomeadamente sobre projetos previstos para a área de estudo e sua previsão de implementação). O pedido formal por escrito de informação, ao qual o IP respondeu, foi solicitado posteriormente à data de realização da reunião.</p> <p>Estiveram presentes representantes do IP, da ANA e equipa de coordenação do EIA.</p>
01/03/2018	Junta de Freguesia do Samouco (JFS)	<p>Reunião realizada com responsável da JFS. Foram manifestadas as principais preocupações da JFS relativamente ao projeto, especialmente às afetações decorrentes do projeto do acesso de ligação à A12. Foi também manifestada preocupação quanto às implicações que o projeto poderá induzir ao nível do ordenamento do território da freguesia.</p> <p>Estiveram presentes a equipa de coordenação do EIA e a equipa responsável pela socioeconomia.</p>
<b>Reunião realizadas no âmbito da revisão do EIA</b>		
30/10/2018	C.M. do Montijo	<p>Reunião realizada com os técnicos do departamento de Ordenamento da Câmara Municipal do Montijo.</p> <p>Os técnicos referiram que a CM se encontra a rever o PDM, assim como as áreas de REN por ecossistemas diferenciados.</p> <p>Os técnicos da CM pediram o fornecimento do novo traçado do acesso, por forma a ser possível a sua compatibilização com o traçado da nova circular externa ao Montijo, que será proposta no âmbito da revisão do PDM.</p> <p>Foram ainda abordadas questões relativas ao transporte fluvial e a preocupação dos técnicos relativamente ao dimensionamento do mesmo por forma a acomodar a nova procura, que se espera existir com a entrada em funcionamento do Aeroporto do Montijo.</p> <p>Foram ainda discutidas algumas questões relativas às dinâmicas</p>

CONSULTAS ÀS ENTIDADES		BREVE CONTEÚDO DA REUNIÃO
		territoriais, e ao seu enquadramento no EIA.
13/11/2018	NAV – Navegação Aérea de Portugal	<p>Reunião realizada para discussão da possibilidade de ajuste às rotas do Aeroporto do Montijo inicialmente estudadas.</p> <p>A equipa da ecologia apresentou os estudos de radar realizados para a BA6 e para a Ponte da Erva, e os principais resultados dos riscos de colisão da avifauna com as aeronaves.</p> <p>A NAV comprometeu-se a estudar e apresentar novas rotas alternativas por forma a minimizar o risco identificado.</p>
30/11.2018	ANAC – Autoridade Nacional para a Aviação Civil	<p>Reunião realizada para apresentar à ANAC os estudos de radar realizados para a BA6 e para a Ponte da Erva, e os principais resultados dos riscos de colisão da avifauna com as aeronaves.</p> <p>Foi solicitada à NAV a disponibilização dos registos disponíveis relativos aos <i>birdstrikes</i> ocorridos nos últimos anos nos aeroportos nacionais.</p> <p>A NAV alertou para o facto destes dados não corresponderem totalmente à realidade, dada a dificuldade que por vezes existe para realizar estes registos.</p> <p>Foram ainda referidos pela NAV os Regulamentos Europeus para os aeroportos civis (EASA) e as normas da ICAO.</p>
04/12/2018	GPIAAF – Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Ferroviários	<p>Reunião realizada para apresentar ao GPIAAF os estudos de radar realizados para a BA6 e para a Ponte da Erva, e os principais resultados dos riscos de colisão da avifauna com as aeronaves.</p> <p>Foi solicitada ao GPIAFF a disponibilização dos registos disponíveis relativos aos <i>birdstrikes</i> ocorridos nos últimos anos nos aeroportos nacionais.</p> <p>Foram discutidos casos reais da implementação de radares para controlo da avifauna em diversos aeroportos internacionais, a sua eficácia e medidas de gestão nos mesmos.</p> <p>O GPIAAF alertou para o facto dos operadores terem de ser informados relativamente aos riscos que possam estar associados ao novo aeroporto e da eficácia das medidas de minimização propostas. É o GPIAAF que garante que os operadores estão conscientes deste risco.</p>
06/12/2018	C.M. Montijo	<p>Estiveram presentes na reunião o presidente da CM do Montijo, a chefe de gabinete do presidente e uma técnica da área dos recursos hídricos subterrâneos. Esteve também presente o vereador da C.M de Alcochete.</p> <p>Nesta reunião estiveram também presentes a AMARSUL e a SIMARSUL.</p> <p>A SIMARSUL esclareceu que a ETAR do Seixalinho tem, em princípio, capacidade para receber os efluentes produzidos no Aeroporto do Montijo, mesmo com a expansão populacional prevista com a implantação do projeto.</p> <p>Poderão existir apenas problemas com os caudais de ponta, mas que serão ultrapassados.</p> <p>Se existir um esgotamento da capacidade da ETAR, face a crescimentos populacionais que não estão previstos, a ANA terá de assegurar o investimento para reforçar a capacidade da mesma.</p> <p>A SIMARSUL referiu ainda que a ETAR está capacitada para reutilizar águas tratadas, e que as mesmas poderão ser fornecidas ao Aeroporto para, por exemplo, rega de espaços verdes.</p> <p>Depois de receber toda a informação sobre os caudais previstos para as águas residuais do Aeroporto do Montijo e a caracterização do efluente típico de um aeroporto, a SIMARSUL emitirá uma declaração a assegurar a capacidade da mesma.</p> <p>A AMARSUL referiu que não pode recolher os resíduos no Aeroporto do Montijo, pois este é considerado um grande produtor.</p>

CONSULTAS ÀS ENTIDADES		BREVE CONTEÚDO DA REUNIÃO
		<p>A ANA deverá estabelecer contactos com operadores licenciados para o efeito.</p> <p>A ANA irá fornecer uma estimativa dos resíduos produzidos no Aeroporto do Montijo por forma a que a AMARSUL possa avaliar a capacidade de receção dos mesmos, emitindo depois uma declaração.</p> <p>Foram ainda discutidos com a CM do Montijo e a CM de Alcochete a possibilidade de desativação das captações do Samouco, e o possível abastecimento de água pela CM do Montijo a esta localidade.</p> <p>Alcochete poderá também equacionar substituir estas captações por uma captação nova, a realizar no concelho, mas o investimento deveria ser pago pela ANA.</p> <p>As duas CM ficarão de se articular entre si para chegar a uma solução.</p>
21/12/2018	Instituto da Conservação da Natureza (ICNF)	<p>Reunião realizada com o ICNF e a equipa da ecologia – avifauna, com vista a receção de <i>feedback</i>/discussão, focando nos principais locais que possam funcionar como habitats alternativos para a avifauna aquática.</p> <p>O ICNF referiu que tem todo o interesse em recuperar a Salina de Vale Frades. Tendo ainda mencionado que não aceitará contratos de gestão para os terrenos que serão alvo das medidas de minimização, tendo a ANA que assegurar a sua compra ou arrendamento de longa duração.</p> <p>O ICNF referiu ainda que os esforços deverão ser concentrados a norte.</p> <p>A ANA deverá estabelecer contacto com as câmaras municipais dos territórios a sul da BA6 e com os proprietários dos terrenos a norte, para confirmar a disponibilidade dos mesmo para negociação.</p> <p>O ICNF irá fornecer uma lista dos contactos dos proprietários de algumas salinas, que tem na sua posse.</p>



## 4.2 - PARECERES DAS ENTIDADES

*(Página intencionalmente deixada em branco)*



C.M.ALCOCHETE 493 7-2-19

## MUNICÍPIO DE ALCOCHETE

CÂMARA MUNICIPAL

Largo de S. João – 2894-001 Alcochete - PORTUGAL - Contribuinte Fiscal : 506 788 490  
TEL: 212 348 600 - FAX: 212 348 690 - EMAIL: geral@cm-alcochete.pt  
www.cm-alcochete.pt

Exmo. Senhor Thierry Ligonnière,  
Presidente da Comissão Executiva,  
Conselho de Administração da ANA – Aeroportos de  
Portugal.

Rua D, Edif. 120 – Aeroporto de Lisboa  
1700-008 Lisboa

Sua referência  
675277

Sua Comunicação de

Nossa referência  
GP

Data  
07-02-2019

Assunto: **Estudo de Impacte Ambiental do Aeroporto Complementar do Montijo e respetivas acessibilidades - Recursos Hídricos.**

Acusamos a receção do vosso ofício ref<sup>a</sup>. 675277, registado sob o n.º.319 em 10/01/2019, sobre o assunto em epígrafe.

Cientes da necessidade de selagem das captações de água para consumo humano, CBR2 e FR2, que abastecem a freguesia do Samouco, consideramos que deve ser desenvolvido estudo para se avaliar a melhor solução alternativa, sendo que esta freguesia não deverá ser abastecida pelo Município do Montijo.

Assim, deve ser avaliada a melhor solução de entre as seguintes:

- a) criação de novo pólo de abastecimento, com duas captações subterrâneas, fora da área de abrangência em causa, com ligação ao depósito existente e construção de uma célula apoiada para constituir reserva;
- b) construção de duas captações subterrâneas para o sistema que abastece Alcochete e S. Francisco com ligação em adutora ao sistema do Samouco. De considerar também a construção de célula apoiada para constituir reserva.

Após a implementação de nova solução, compromete-se esta autarquia a desenvolver todas as diligências necessárias à selagem das captações CBR2 e FR2.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Câmara,

Fernando Pinto

FP/RA



MUNICÍPIO DO MONTIJO  
CÂMARA MUNICIPAL  
PRESIDÊNCIA

Exmo. Senhor  
PRESIDENTE DA COMISSÃO EXECUTIVA DA  
ANA AEROPORTOS DE PORTUGAL, S.A.  
DR. THIERRY LIGONNIÉRE  
RUA D - EDIF.120 AEROPORTO LISBOA  
1700-008 - LISBOA

**N/Ref.ª: 16127**

**N.º de Registo: 546**

Montijo, 25 de JANEIRO de 2019

**Assunto: ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO AEROPORTO COMPLEMENTAR DO MONTIJO E RESPECTIVAS ACESSIBILIDADES - RECURSOS HÍDRICOS - RESPOSTA**

Na sequência do pedido que nos foi dirigido com o v/ ofício com a 675281, datado de 04.01.2019, informamos o seguinte:

- 1- O futuro acesso rodoviário de ligação ao aeroporto de Montijo, interceta a zona de proteção alargada da captação F26 (Corte das Cheias) que faz parte do sistema de abastecimento público de água de Montijo.
- 2- A captação F26 contribui com um volume anual de 902 879 m<sup>3</sup>/ano e constitui uma origem de água essencial ao abastecimento da cidade de Montijo.
- 3- A definição dos perímetros de proteção das captações de abastecimento público do concelho de Montijo foi efetuada com recurso a métodos analíticos (método de Bear e Jacobs).
- 4- Os métodos analíticos são bastante utilizados neste tipo de estudos e permitem o cálculo das dimensões das zonas de proteção recorrendo a equações de simples resolução. A sua aplicação implica o conhecimento de alguns parâmetros hidrogeológicos, nomeadamente a transmissividade, a porosidade, o gradiente hidráulico, a condutividade hidráulica, o caudal de extração e a espessura saturada do aquífero. Não são considerados alguns fatores como as fronteiras hidrogeológicas, heterogeneidades do aquífero e recarga.
- 5- Caso não sejam alteradas as condições de exploração das captações, a revisão dos perímetros de proteção não se justifica, uma vez que não havendo alteração dos parâmetros base de dimensionamento, o resultado será idêntico.



MUNICÍPIO DO MONTIJO  
CÂMARA MUNICIPAL  
PRESIDÊNCIA

- 6- No entanto, existem outros métodos, nomeadamente o numérico, muito mais dispendiosos e aplicados por técnicos especializados, que poderão eventualmente ser utilizados para uma nova abordagem na delimitação dos perímetros. Os resultados a obter poderão conduzir, ou não, à diminuição da área anteriormente definida, mas a aplicação destes métodos requer recursos técnicos e humanos especializados.
- 7- No que se refere à eventual possibilidade de abastecimento público ao Samouco, no concelho de Alcochete, caso as captações aí existentes venham a ser desativadas por imperativos de conciliação com os acessos rodoviários previstos, esta questão, entendemos nós, deverá ser conciliada entre a ANA Aeroportos e o Município de Alcochete, com vista ao desenvolvimento de uma alternativa, a ser encontrada na área territorial daquele concelho, para o abastecimento de água potável ao Samouco.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Câmara,

Nuno Ribeiro Canta

DC/

Lisboa, 12 de Outubro de 2017

**Assunto:** Elaboração EIA do Estudo Prévio do Aeroporto Complementar ao aeroporto Humberto Delgado na Base aérea do Montijo e respetiva acessibilidade

Exma. Dr.<sup>a</sup> Andreia Ramos,

Em resposta à V/ solicitação quanto a informação considerada como de interesse para o EIA, e dada a urgência por vós referida, junto segue Documento-Resposta.

A APPLA, pela sua respectiva natureza e missão, tem acompanhado desde o primeiro momento as soluções que foram surgindo ao longo dos anos para o Aeroporto de Lisboa, o que nos permitiu ir consolidando uma abordagem cujas linhas gerais apresentámos, entre outras ocasiões, na conferência realizada na Assembleia da República, no passado mês de Julho.

A nossa opinião quanto à utilização da Base Aérea do Montijo não deve, nem pode, ser desligada do que é a nossa visão para o futuro Aeroportuário de Lisboa, razão que nos levou a primeiro a expor a visão supra mencionada, para que mais tarde melhor se pudesse entender as nossas reticências quanto à Base do Montijo para uso civil, em especial no que concerne à dita solução Portela + 1, leia-se, Portela + Montijo.

As nossas reticências são profundas porque antes de tudo o mais colocamos em causa o errado conceito de aumentar o tráfego de aeronaves de grande envergadura sobre a cidade e estendê-lo ainda mais durante o período nocturno, quando o objetivo deveria ser exactamente o oposto, ou seja, aliviar o pesado fardo que tem sido suportado pelos lisboetas no que ao Aeroporto de Lisboa diz respeito.

Havendo muitas mais razões, como pilotos preocupa-nos, em especial, a Segurança de quem transportamos e sobre quem voamos. Como tal, só o facto da solução Montijo implicar o encerramento das pistas 17-35 do Aeroporto de Lisboa, deixando apenas as pistas 03 -21, o que obriga ao sobrevoo de cerca de 8 quilómetros da zona mais populosa da cidade de Lisboa, aumentado, desta forma, exponencialmente a não razoabilidade do *stress* operacional imposto sobre a população lisboeta, levamos, desde logo, a sermos frontalmente contra ta opção (Portela + Montijo).

Sempre procurámos contribuir para a decisão que melhor sirva o interesse Nacional, e assim iremos continuar, pelo que estamos à V/ disposição para contribuirmos, no que nos for possível, a contribuir para que o EIA acautele devidamente o interesse Nacional nas suas várias vertentes, mas nunca esquecendo a importante ótica do longo-prazo.

Sem outro assunto de momento, os melhores cumprimentos,

Miguel Silveira

Presidente da Direcção da APPLA

*Anexo: Solicitação Profico Ambiente, Documento – Resposta*



**Elaboração EIA do Estudo Prévio do Aeroporto complementar ao aeroporto Humberto Delgado na Base Aérea do Montijo e respetivas acessibilidades**

**Solicitação Profico Ambiente**



**DOCUMENTO-RESPOSTA**

**José Joaquim Proença Furtado**

**Consultor e Assessor da Presidência da APPLA**

## Solicitação “Profico Ambiente” para efeito EIA ► Documento-Resposta APPLA

### 1 - Modelo conceitual para HUB Lisboa → Posição APPLA

A nossa posição foi apresentada na conferência de passado dia 18 de Julho realizada na Assembleia da República e promovida pela Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, na qual tivemos oportunidade de expor a visão da APPLA quanto à hipótese de dois aeroportos complementares defendida pelo Governo para o futuro aeroportuário de Lisboa por considerar financeiramente inviável construir de raiz um aeroporto em Alcochete:

- A escolha subscrita pelo Governo para aeroporto principal foi o cidadão Humberto Delgado, nele concentrando o tráfego longo-curso e prevendo 48 movimentos/hora, o que face ao esgotamento do perímetro aeroportuário força à eliminação da pista 17-35 (*windshear* & reserva) para criar estacionamento de aeronaves minimamente compatível com os desejados movimentos /hora.
- O aeroporto secundário na abordagem subscrita pelo Governo seria para tráfego low cost médio-curso e 24 movimentos /hora, devendo ser instalado de preferência numa base militar na envolvente de Lisboa.

Ora a visão APPLA na indicada hipótese de dois aeroportos parte duma abordagem conceitual bem diferente, tendo como trave-mestra circunscrever o aeroporto cidadão na Portela ao médio-curso e implantar fora da cidade o aeroporto para longo-curso, opção esta enraizada na preocupação com a Segurança Aérea em suas diversas matizes, na eficiência do Transporte Aéreo e na razoabilidade do ruído e horário de operacionalidade para quem é sobrevoado. Assentando a visão no maior aeroporto / aviões intercontinentais ser fora da cidade terá assegurada uma longa vida útil ao contrário da aposta da concessionária no reforço dum limitado local já hoje espacialmente esgotado e cuja aproximação por sul (mais de 70 % do total) é insustentável nos termos atuais.

Para além do mais, esta abordagem exposta na Assembleia é similar às decisões tomadas pelo mundo fora em semelhante contexto em que sempre imperou um critério: se há que ter dois aeroportos complementares numa cidade, aquele que está mais junto ao centro ou requer sobrevoo de parte da cidade, **nunca** deverá ser o que acolhe maior número de movimentos nem as aeronaves intercontinentais de maior porte.

#### O primado da Segurança e Sustentabilidade no cerne da visão APPLA

É por colocar as pessoas e a sua Segurança em primeiro lugar, mas também por atender à eficiência e sustentabilidade do setor, que a APPLA defende que a manter-se a infraestrutura da Portela esta só deverá ter vocação para pequeno e médio-curso, adotando um horário compatível com a densidade populacional da Capital.

É por colocar as pessoas e a sua Segurança em primeiro lugar que os pilotos da APPLA com profunda vivência das condições de aterragem /descolagem na Portela consideram essencial a pista 17-35 para as ocorrências *windshear* e se batem pela sua continuidade, no que estão aliás em sintonia com as ampliações aeroportuária feitas por esse mundo fora em que se construíram novas pistas mas mantendo as respetivas pistas *windshear* (Barcelona, ...).

É também por isso que a intenção da concessionária de elevar para 48 os movimentos na Portela, assim colocando um aeroporto cidadão com aproximação atravessando a cidade a operar em *stress* continuado no mesmo patamar de aeroporto Gatwick - no meio do campo a 40 km de Londres - não é apropriada nem razoavelmente sustentável\*.

\* Gatwick tem sistema 1 Pista  $\geq 75$  m largura + 2 Taxiways paralelos (um é pista-reserva) enquanto Portela na visão concessionária terá apenas 1 Pista 60 m + 1 Taxiway que corta a própria pista. Para além dessa enorme vantagem Gatwick tem 75 mangas (Portela 17), área de estacionamento aeronaves três vezes superior, 2 Terminais interligados por APM e disponibilidade para ainda acrescentar lateralmente 1 pista.

E ainda é por isso que reiteramos que a sugestão da concessionária de alargar ainda mais o horário operacional para abarcar voos intercontinentais de aterragens / descolagens noturnas na Portela vai em sentido contrário às boas-práticas internacionais no que toca aos níveis de Segurança e do controlo do ruído das aeronaves nas cidades.

Em nosso entender, e por isso o destacámos na Assembleia, a serem implementadas as intenções da concessionária no aeroporto Humberto Delgado, estaríamos perante um retrocesso civilizacional e uma agressão aos lisboetas que se estenderá por mais de 40 anos da concessão, muito provavelmente para sempre.

## 2 - Mais-valias operacionais & funcionais da abordagem concetual APPLA

2.1: Portela deverá ser só para voos até médio-curso e com movimento até patamar 15-20 M PAX:

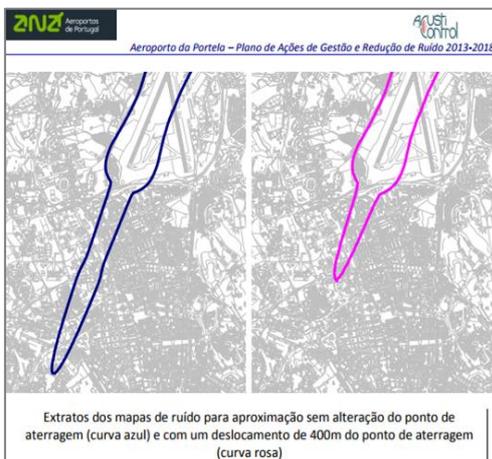
- Com horário operacional reduzido à imagem de outros aeroportos citadinos (Orly, ...);
- A soleira sul pode ser substancialmente deslocada com o duplo benefício da segurança e ruído;
- A pista 17-35 *windshear* será mantida.



**Constrangimentos Segurança & Ambiente na Portela que opção por circunscrever a médio-curso resolve:**

i) Mais de 70% dos movimentos são aproximações por sul/levantar para norte com sobrevoo 8 km a baixa altitude de cidade com colinas, o que em segurança & ruído no presente já não é aceitável. Opção médio-curso introduz substancial melhoria por concomitantes benefícios “menos tráfego - menor envergadura - voar mais alto”;

ii) A direção/intensidade dos ventos em Lisboa leva a que por razões de segurança *windshear* seja imprescindível a pista Portela 17-35, o que só é possível se tráfego longo-curso for desviado para fora da cidade;



iii) Conveniência em deslocar soleira sul da pista 03-21:

Documento ANA destaca a notória diminuição da área da curva 65 dB e o benefício que se teria se soleira fosse deslocada 400m o que porém não foi até agora possível. E ainda o será menos com a intenção concessionária de manter vocação intercontinental / subir para 48 mov/hora.

Se Portela for **só para médio-curso** a soleira pode ter deslocamento  $\geq 800$  m tanto melhorando o ruído por recuo da curva praticamente para dentro do aeroporto como subindo o nível de segurança.

2.2 - O 2º aeroporto será para voos longo-curso e com movimento até patamar 35-40 MPAX:

- Ter pelo menos um sistema de 1 Pista  $\geq 3.600$  m / 2 Taxiways e uma pista de reserva;
- Alargado horário operacional / Voos noturnos.

Assim evitando prejuízo na imagem/ baixa reputação por frequentes desvios para Porto, Faro ou Madrid mesmo em pequenos impedimentos (furo, ...) e minorando os desnecessários consumos de Jet fuel.

2.3- Fiabilidade da conectividade ferroviária → **Mais de 90% do tráfego** tem como destino a margem norte:

Aeroporto de Lisboa é de âmbito nacional pelo que deve estar ligado à rede ferroviária suburbana e nacional e adicionalmente ter possibilidade de interligar por trem os aeroportos de modo a minorar penalização *transfer*.

Cenário Montijo é notoriamente o oposto do que se quer: Aeroporto está desligado de ferrovia, acessibilidade rodoviária sujeita a engarrafamentos e alternativa fluvial tem grande percurso de 13 Km atreito a agitação marítima / nevoeiros e desincentivadoras mudanças entre meios de transporte.

2.4 - Assegurar competitividade turística com os concorrentes diretos Madrid e Barcelona

Hoje a ligação ao centro em custo & tempo dos três aeroportos está no mesmo patamar ► **Só 1 infraestrutura** com acesso por ferrovia, ligação dos Terminais por free shuttle bus e sem portagem rodoviária.

Reduzir a penalização comparativa de 2 aeroportos complementares em Lisboa deve ser preocupação prioritária.

### 3 - As grandes razões para BA Montijo não ser opção com futuro

Logo à partida o formato da propriedade está ao contrário das necessidades do uso civil que no caso de Lisboa requer a orientação Norte-Sul, vide pistas da Portela.

Por essa razão abaixo evidenciada e muitas outras, Montijo nunca será opção a considerar para um aeroporto intercontinental de razoável dimensão como o previsto na abordagem APPLA.

A pista 08-26 é a **principal** tendo sido colocada segundo a maior dimensão do terreno → Conflito com Portela, o que não sendo relevante para o seu uso militar inviabiliza o seu uso civil.

A pista 01-19 é a **secundária** e provavelmente só não teve a orientação 17-35 porque ainda ficaria mais curta do que já é.

#### **Desadequado formato transversal para uso civil**

Par de pistas paralelas  $\geq 3.600$  m com orientação Norte-Sul implica uma gigantesca área de aterro sobre áreas sensíveis, com foco a norte nas salinas e a sul no canal de navegação.

O índice útil no total da área é baixo.



*Inviabilidade téc-econ da habitual acessibilidade (Pequim,...) entre os topos das 2 pistas paralelas → Extensos viadutos sobre água e sapal.*

### **Mas devido à adversa envolvente também não será adequado a isolado aeroporto de tráfego low cost**

No mínimo a plataforma de pista civil Montijo deverá ser igual à do aeroporto de Faro que atende exatamente o mesmo tipo de tráfego / raio de ação e tem até um movimento menor na casa de 8 M PAX.

#### Montijo - Condicionantes por sul

- O canal de navegação está no intervalo 900-1.000m de distância da atual soleira sul da pista 01-19;
- Núcleo fabril (fábricas + ETAR) está a 2.700 m da atual soleira sul;
- Zona habitada começa  $\approx 3.850$  m da atual soleira sul.

#### Montijo - Condicionantes por norte

- Habitat animal das salinas do Samouco que inclui aves de grande porte apenas a 300 m da soleira norte;
- O alinhamento da aproximação “entra pelo meio” da ZPE / RN.

Parâmetros da aviação civil são mais exigentes que os militares a nível da operação e segurança

- Uma alongada aproximação reta de vários quilómetros com ângulo  $3^\circ$  e requisitos de conforto aéreo (ângulos, ...) mais amplos por se tratar de transporte de passageiros, para além do fato do número de voos civis ser muito maior e com cargas mais elevadas.
- No lado norte a passagem dos aviões civis sobre as aves será ainda mais rasante e no lado sul passará a existir um risco de natureza industrial (química) e um novo / continuado ruído sobre a população.

Informação Profico quanto às intenções da concessionária:

- Que a plataforma da pista 01-19, hoje com 2.170 m entre soleiras e sem RESA cresce apenas para sul e numa extensão de 350 m;
- Que a ligação fluvial ida-e-volta entre Barreiro (Cais do Seixalinho) e Lisboa será de elevada frequência.

### 3.1 - Insuficiência operacional para **uso civil** da pista militar 01-19 com exígua plataforma 2.170 + 350 m:

No mínimo Montijo deveria ter 2.800 m como Faro → RESA 200 m + 2.400 m + RESA 200 m e ter a orientação ALS em aproximação visual com habitual extensão no intervalo 700-900 m.

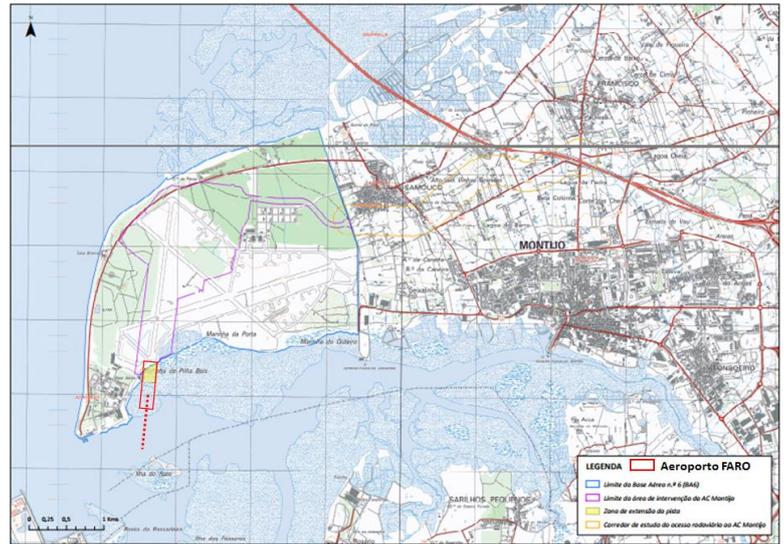
**Plataforma pista ≥ que FARO**

Crescimento da pista secundária\* para sul terá de ser ≥ 630 m.

**Sistema iluminação ALSD**

Extensão ≥ 700 m após soleira (RESA + 500 m) → O sistema entra ≈ 350 m no canal de navegação.

\* A pista principal Montijo é a 08-26 com plataforma **3.040 m** (2.440 entre soleiras + RESA 300 m de cada lado)



### 3.2 - Potencial conflito “avião-barco” no canal de navegação de acesso ao aeroporto no lado sul:

i) **Superfície livre de obstáculos (clearway)** → A diferença entre plano de água e soleira sul é diminuta em marés-altas e ainda é reduzida pela agitação marítima, o que leva grosso modo a que no início ALSD a linha teórica *clearway* toque no mastro do catamaran ida-e-volta\*\*.

\*\* Não deve ser tratado como obstáculo móvel pela frequência, incerteza nos horários, condições atmosféricas e modo de paragem.

ii) **Jet blast no levantar para sul** → O empuxo far-se-á sentir na embarcação com uma intensidade que dependerá do ponto onde a aeronave levanta da pista e do respetivo tipo /potência.

### 3.3 - Potencial conflito “avião-aves grande porte” no lado norte

Por um lado a probabilidade de conflito qualquer que ela seja aumenta exponencialmente visto o nº de voos ser muito superior e o aterrar/ levantar mais rasante e, por outro lado, as suas consequências também são superiores por envolver o transporte de muitos passageiros sem a militar possibilidade de ejeção ou para-quedas.

### 3.4 - Associados conflitos funcionais e/ou dispendiosos processos com utilização Montijo

i) **Obriga a substanciais/caras alterações militares** →

- Mudanças em diversas bases operacionais com implicações nos três ramos da F. Armadas;
- Complexa mudança do Campo de Tiro de Alcochete, infraestrutura singular (cada País só costuma ter 1 Campo de Tiro) que hoje dificilmente outra autarquia aceita, para além da condicionante do solo dever ser arenoso para minorar possíveis ressaltos.

ii) **Plataforma como Faro + Défice competitivo fluvial só são resolvidos com túnel ferroviário Beato-Montijo**

O investimento ≥ 1.500 milhões € para um aeroporto de mediana capacidade/limitado futuro não se justifica porém, ao não ser realizado, a pista terá de ser mais curta que Faro o que também não é aceitável num HUB que pretende enfrentar bem apetrechados concorrentes diretos como Madrid, Barcelona e em breve também Dublin que concluirá a sua 2ª pista paralela até 2022.

## Posição APPLA a ser expressamente indicada no EIA

**1** - A primeira preferência APPLA vai para um HUB uno com 2 pistas paralelas  $\geq 3.600$  m com *transfer* direto entre Terminais e maximizada conectividade ferroviária ao centro de Lisboa, região e país.

**2:** No pressuposto que o Governo optará por dois aeroportos complementares um dos quais será o Humberto Delgado na Portela é posição da APPLA quanto a esta solução:

**2.1 - O aeroporto citadino na Portela deverá ser circunscrito a médio-curso** mantendo operacional a pista 17-35 *windshear* e deverão ser implementados benefícios do deslocamento substancial da soleira sul da pista 03-21 / horário operacional reduzido para adequada utilização do aeroporto citadino por muitas dezenas de anos.

**2.2 - O aeroporto principal deverá ser fora da cidade** e ter vocação longo-curso / alargado horário operacional:

- Pelo menos sistema 1 pista  $\geq 3.600$  m com largura  $\geq 75$  m + 2 Taxiways e uma pista de reserva;
- Conetividade à cidade/região/país e será *surplus* o transfer ferroviário direto entre os dois aeroportos.

**3** - É opinião APPLA que a **Base Montijo não será técnico-economicamente adequada** para a instalação de um aeroporto civil *low cost* que assente na utilização da curta pista secundária 01-19:

### 3.1 - Por condicionantes de natureza operacional

- ↓ O requisito mínimo é ter uma plataforma de pista  $\geq$  que aeroporto de Faro o que não possível por causa de conflito com canal e navegação do barco ida-e-volta da ligação aeroporto  $\leftrightarrow$  Lisboa;
- ↓ Por não ter capacidade de reserva caso Portela se esgote antes de tempo e/ou não venha a ter o número de movimentos previsto e/ou possa ter de reduzir movimentação por mais exigentes parâmetros ambientais, qualquer delas de elevada probabilidade dado Portela ter condições muito inferiores a Gatwick;
  - Tem 1 Pista  $\geq 75$  m + 2 Taxiways (um é pista-reserva) vs 1 pista  $\geq 60$  m + 1 Taxiway cortando pista;
  - Tem 75 mangas (Portela 17) / Área para estacionamento 3 vezes maior / APM unindo Terminais, .....
- ↓ Por não constituir um HUB mas sim 2 desligados aeroportos.

### 3.2 - Por condicionantes de segurança & sustentabilidade ambiental

- ↓ Por não se dever operar em continuado *stress* sobrevoando 8 km de cidade (Gatwick está no campo);
- ↓ Por obrigar ao encerramento da vital pista 17-35 *windshear* na Portela;
- ↓ Por ter aproximação norte no coração da ZPE/RN e ainda condicionada por aves de grande porte;
- ↓ Por ter aproximação por sul sobrevoando habitações e área industrial sensível;
- ↓ Por obrigar a inúmeras mudanças nas bases militares de cruzado impacte ambiental de difícil quantificação;
- ↓ Por obrigar a mudança de campo de Tiro para desconhecida localização de incerta amplitude ambiental;
- ↓ Por défice competitivo / desincentivadoras mudanças na ligação levar a que a opção rodoviária seja dominante;
- ↓ Por gasto desnecessário de Jet fuel às voltas por falta de pista 17-35 ou por longínquo desvio.

### 3.3 - Por prejuízo de imagem / reputação do aeroporto & destino turístico

- ↓ Frequentes desvios, desincentivadora ligação Montijo-centro e aeroportos desligados sem *transfer*, tudo isto se arrastando por mais de 40 anos e cada vez com mais intensidade terá inevitáveis consequências.

**Elaboração EIA do Estudo Prévio do Aeroporto complementar ao aeroporto Humberto Delgado na Base Aérea do Montijo e respetivas acessibilidades**

**Solicitação Profico Ambiente**



**DOCUMENTO-RESPOSTA**

**1º Aditamento**

**José Joaquim Proença Furtado**

**Consultor e Assessor da Presidência da APPLA**

## Solicitação “Profico Ambiente” para efeito EIA ► 1º Aditamento

### GERAL ► A obrigatoriedade de EIA da solução conjunta de Portela e Montijo

A solução apresentada pela concessionária contempla dois aeroportos com balanceamento de tráfego concertado entre eles → Estudo de impacto ambiental terá inevitavelmente de ser conjunto e não apenas circunscrito ao Montijo.

Acresce a este fato já por si só mais que suficiente, que todos os cenários que foram avaliados desde há muitos anos previam ou o encerramento definitivo da infraestrutura da Portela ou então apenas a sua temporária manutenção operacional em paralelo com outra infraestrutura até à conclusão de um novo aeroporto.

A atual intenção do concessionário de não só manter mas até reforçar substancialmente a operação na Portela durante a sua concessão de mais de 40 anos - assim provavelmente para sempre - é inédita e **cenário nunca antes ambientalmente avaliado**. Estamos convictos que se esse cenário for analisado, a sociedade e a regulamentação assim o exige, ressaltará de imediato que Portela só poderá continuar com razoabilidade se for limitada ao médio-curso, prática adotada em similares casos por esse mundo (Roma, Milão, Rio, S. Paulo, Washington, Dallas, Seul, .....)

## 2 - Questões particulares relacionadas com Montijo ► Complemento ao anterior documento

### 2.1 - Sistema de iluminação de encaminhamento à pista

No aeroporto de Faro a ANA considerou (EIA Infraestruturas para ILS e linha de aproximação da Pista 10....de Julho 2008) que em termos de segurança era aconselhável ter um sistema com 900 m nos dois topos da pista. No Montijo, até por mais razões, deverá também ser adotada tal filosofia, igualmente aplicado no aeroporto de Veneza que frequentemente tem sido dado como exemplo para o Montijo.

Assim, deverá ser considerado o impacte ambiental nos lados sul e norte decorrente da implantação do sistema de iluminação em sapal e, suplementarmente, no lado sul ainda o conflito com o canal de navegação do Montijo.

### 2.2 - Navegação no canal do Montijo

Atualmente a frequência é muito baixa havendo apenas nos dias úteis por sentido 1 viagem de meia em meia hora nas horas de ponta, intervalo que depois é aumentado primeiro para 1 viagem por hora e depois chega a ser de 2 horas de intervalo. Nos sábados e domingos só há praticamente barco de 2 em 2 horas.

Com aeroporto no Montijo este cenário sofrerá radical alteração tendo sido referido pela empresa responsável pelo serviço que seria necessária uma frota de 4 barcos + 1 de reserva para atender a elevada cadência que o aeroporto requer nas horas de ponta, além de que o horário será mais alargado e os fins-de semana terão intenso tráfego.

A continuada passagem de ida e volta de catamarans rápidos de apreciável dimensão, juntamente com os requisitos associados ao serviço a um aeroporto leva a que, por um lado, se devam assegurar condições de navegabilidade superiores às atuais, nomeadamente estabilizada largura do canal e manutenção dos fundos - não é admissível navios encalhados como já aconteceu - e, por outro, as margens devem ser protegidas da continuada erosão da ondulação que será provocada pelos barcos durante os mais de quarenta anos da concessão.

Também neste capítulo se recorre ao exemplo do aeroporto de Veneza (ver Google) também em ambiente de sapal e que tem igualmente um canal de navegação num dos lados da pista. Em Veneza a seguir à soleira da pista está o sistema de luzes de encaminhamento com 900 m e só no fim deste é que está o canal de navegação, delimitado na sua extensão total de dois km por uma cortina de estacas-prancha em cada lado.

Assim, no Montijo, além de ter de ser redesenhado o traçado do canal por causa da implantação do sistema de iluminação também se deve considerar a prática seguida no canal de navegação para o aeroporto de Veneza, que no aeroporto do Montijo significa a delimitação de um canal com cerca de 4 km de extensão.

O estudo de impacte ambiental deverá assim abranger toda a reconfiguração do canal.

### 2.3 - Os problemas provocados no habitat ZPN / RN pelo uso civil da BA Montijo:

A estruturação concetual da base militar do Montijo está de acordo com a disposição do terreno cuja maior dimensão é no sentido leste-oeste e em harmonia com a envolvente ambiental pois a sua pista principal (a cor roxa no desenho infra) cuja plataforma tem a extensão 3.040 m não precisou de aterro sobre sapal, o respetivo alinhamento operacional não entra pela ZPN / RN e o sistema de iluminação de encaminhamento da pista com 900 m está do lado terra.

A curta pista secundária 01-19 na conceção inicial de uso militar era fundamentalmente de recurso, tendo apenas de plataforma 2.200 m para não entrar no sapal e sem qualquer sistema de luzes de encaminhamento.

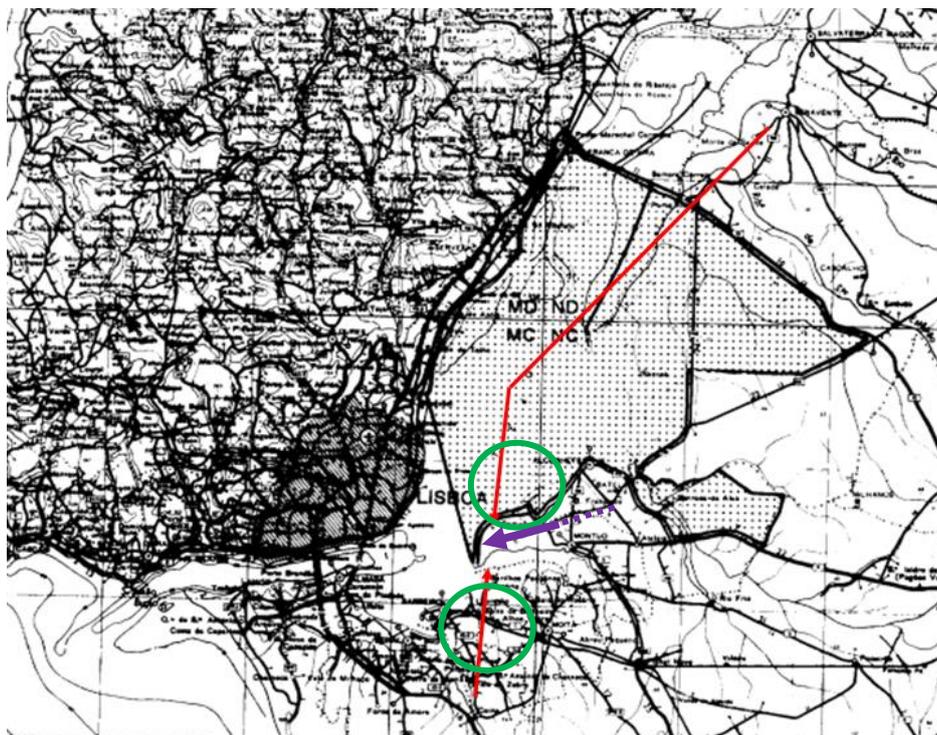
Este favorável enquadramento associado ao reduzido número de voos, curtas aproximações e grandes áreas livres no interior do seu perímetro levaram desde sempre a uma sã convivência com população e natureza.

Mas se eventualmente se trocasse a base de uso civil para militar a alteração de cenário seria profundíssima:

#### Uso civil

Só pode ser usada a pista 01-19 cujo corredor operacional entra pelo "coração" da ZPN/RN e, por ser curta, requer um grande aumento de extensão e iluminação de encaminhamento que não existe. O movimento aéreo passaria a ser várias dezenas de vezes superior, com aviões de maior envergadura que os militares e em voo muito mais rasante, no lado norte em permanente conflito com aves de grande porte e com grave prejuízo de um habitat natural único no seu tipo.

*Aproximação por norte vem pelo "coração" da ZPN/RN e no troço final passa rasante sobre a zona mais crítica de aves e aproximação por sul passa baixo sobre habitações e na proximidade de área industrial sensível*



*Na descolagem para norte os problemas com aves serão ainda mais agudos por aviões desviarem rumo para o lado direito mais cedo e os motores irem em potência máxima*



**Montijo em uso civil tem avantajadas repercussões no ambiente que em uso militar não tem**



## | Consulta aos Utilizadores\_Relatório 1ª Fase

**Expansão da Capacidade Aeroportuária da Região de Lisboa**

**Recolha de comentários à operação dual – Aeroporto Humberto  
Delgado + Base Aérea Nº 6 Montijo**

**28/04/2017**

*Esta página foi intencionalmente deixada em branco*

## Índice

1 Introdução .....	4
2 Objeto da Consulta .....	4
2.1 Âmbito .....	4
2.2 Entidades Consultadas e Prazos .....	5
3 Comentários das Entidades Consultadas .....	7
4 Próximos Passos .....	8
Anexo I – Respostas dos Utilizadores ao Dossier de Consulta .....	9

## 1 Introdução

No âmbito do estabelecido no Contrato de Concessão da ANA – Aeroportos de Portugal, SA e reiterado no Memorando de Entendimento assinado entre o Estado Português e a ANA – Aeroportos de Portugal, SA em 15 de fevereiro de 2017, deu a ANA início ao processo de consultas formais relativo à expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, no passado dia 24 de março.

De acordo com o definido na cláusula 3ª, ponto 5, do referido Memorando e respetivo cronograma, o processo de consulta compreende diferentes fases com âmbitos específicos, nomeadamente:

- 1ª Fase: A consulta a que este relatório diz respeito, de caráter preliminar, no quadro de uma operação dual (Aeroporto Humberto Delgado + Aeroporto Complementar do Montijo), com o objetivo de obter dos Utilizadores os comentários que possam vir a integrar as fases subsequentes do desenvolvimento dos projetos;
- 2ª Fase: Consulta do anteprojeto do Aeroporto Complementar do Montijo;
- 3ª Fase: Consulta do anteprojeto de desenvolvimento do Aeroporto Humberto Delgado com vista à ampliação da capacidade operacional da infraestrutura;
- 4ª Fase: Consulta de revisão do Contrato de Concessão, nomeadamente no que diz respeito ao modelo de regulação económica e regime de qualidade de serviço, no quadro da operação dual para a região de Lisboa.

## 2 Objeto da Consulta

### 2.1 Âmbito

Decorrente da necessidade de aumentar a capacidade aeroportuária na região de Lisboa, no cumprimento do artigo 73º do Decreto-Lei nº 254/12 de 28 novembro e nos termos da relação contratual com o Concedente, promoveu a ANA a primeira fase do processo de consulta, relativa à audição dos Utilizadores sobre as suas necessidades associadas à expansão de capacidade operacional do Aeroporto Humberto Delgado e implementação de uma infraestrutura complementar na Base Aérea do Montijo, como partes de uma operação dual.

O objetivo subjacente à presente fase da consulta foi o de, previamente à conclusão do anteprojeto de ambas as infraestruturas, auscultar as diversas partes interessadas e obter as sugestões que as mesmas entendessem pertinentes no que respeita às soluções apresentadas para incremento da capacidade aeroportuária na região de Lisboa, no quadro da operação dual prevista.

## 2.2 Entidades Consultadas e Prazos

Tendo como referência o Decreto-Lei nº 254/12, de 28 de novembro e o Contrato de Concessão, esta fase da Consulta dirigiu-se aos Utilizadores do Aeroporto Humberto Delgado, ou seja, companhias aéreas e agentes de assistência em escala que exercem atividades reguladas naquele aeroporto e Representantes ou Associações de Utilizadores. Assim, foram consultados:

- Um total 4 Associações ligadas à Aviação (APPTA, CUAL, RENA e IATA);
- Um total de 60 diferentes Companhias Aéreas (Regulares, Charter e Carga);
- Um total 5 Agentes de Handling.

O presente processo de consulta encerrou duas datas principais:

- Início do Processo e envio do Dossier de Consulta aos Utilizadores: 24 de março de 2017;
- Participação dos Clientes no Processo: até 26 de abril de 2017, que, a pedido de alguns Utilizadores, foi alargado até dia 28 de abril.

A disponibilização do Dossier de Consulta aos Utilizadores foi efetuada via e-mail, através de envio do documento em anexo.

Foi ainda disponibilizado um endereço eletrónico específico ([consulta\\_lisboa@ana.pt](mailto:consulta_lisboa@ana.pt)) para a receção dos comentários e respostas dos Utilizadores, através do qual se possibilitou também a colocação de qualquer dúvida ou questão relacionada com a proposta e/ou com o próprio processo de consulta.

No prazo definido foram recebidas as respostas de um total de 12 Utilizadores ou grupos de Utilizadores, a saber:

- Air Algérie;
- Air Europa;
- Air France / KLM / Transavia;
- Binter Canarias;
- Czech Airlines;
- easyJet;
- Lufhansa;
- Monarch Airlines;
- Portway;
- Ryanair;
- SATA / Azores Airlines;
- United Airlines.

as quais serão utilizadas para os fins previstos na consulta em curso e remetidas agora ao Concedente.

### 3 Comentários das Entidades Consultadas

Nesta fase, de caráter preliminar e por forma a balizar a audição, a par de um documento contendo informação sobre o enquadramento da atual situação e principais aspetos relativos ao conceito de exploração dual (localização, acessibilidades, operação e taxas), foi proposto um conjunto de questões para as quais a ANA solicitou o *feedback* dos Utilizadores, não pretendendo limitar naturalmente quaisquer outras sugestões ou comentários que os Utilizadores considerassem pertinentes apresentar nesta fase do processo.

Da análise resumida das respostas obtidas, e sem desvirtuar a posição específica de cada Utilizador ou grupo de Utilizadores cujos contributos se listam no Anexo I, podem identificar-se algumas tendências gerais:

- A maioria dos Utilizadores menciona preferir manter parte ou a totalidade da sua operação no Aeroporto Humberto Delgado, no entanto, alguns dos Utilizadores mais representativos do tráfego na região de Lisboa, como a easyJet, Ryanair e SATA admitem vir a estudar esse cenário, mediante a criação de condições operacionais e comerciais favoráveis no Aeroporto Complementar do Montijo;
- Os principais constrangimentos e preocupações sobre o Aeroporto Complementar do Montijo prendem-se com as acessibilidades terrestres, nomeadamente a sua rapidez e fiabilidade, e com o processamento de passageiros em transferência, intra-aeroporto e entre aeroportos;
- Em relação ao Aeroporto Humberto Delgado, as principais dificuldades estão associadas à garantia de *Slots* atrativos para a operação, constrangimentos de utilização da pista, estacionamento de aeronaves e utilização de portas de embarque;
- No que toca às necessidades operacionais mais relevantes no Aeroporto Complementar do Montijo, destacam-se a preferência por tempos de percurso reduzidos entre o *curbside* e as portas de embarque, sistemas de *self-service* na entrega de bagagem, *e-gates*, áreas de pré-embarque e embarques a pé;
- Já no caso do Aeroporto Humberto Delgado, as questões mais mencionadas relacionam-se com a necessidade de garantir *Slots* atrativos, criação de espaços de *buffer* nos caminhos de circulação para aeronaves em espera, capacidade de estacionamento de aeronaves, disponibilidade de portas de embarque, mais áreas de pré-embarque e melhores condições para embarques a pé.

## 4 Próximos Passos

De acordo com o planeamento de consultas proposto pela ANA, seguir-se-á a 2ª fase de Consulta, que tem como objeto o Anteprojecto do Aeroporto Complementar do Montijo. O Anteprojecto do Aeroporto Complementar do Montijo, bem como o referente ao desenvolvimento do Aeroporto Humberto Delgado irá, na medida do possível, ter em conta as preocupações agora manifestadas pelos Utilizadores.

ANA Aeroportos de Portugal  
A/C Exma. Administração  
Rua D Edifício 120  
Aeroporto de Lisboa  
1700-008 Lisboa

N/ Ref. S/2019/0657

V/ Ref. 681904, 18.03.2019

Data 01-04-2019

**Assunto** Tratamento de Águas Residuais Domésticas do Aeroporto do Montijo

**Exmos. Senhores,**

Acusamos a receção da vossa carta ref<sup>a</sup> 681904, datada de 18/03/2019, que solicita à SIMARSUL, a análise referente à capacidade de receção e tratamento da totalidade das águas residuais domésticas produzidas pelo futuro Aeroporto do Montijo, na ETAR do Seixalinho, com base na caracterização quantitativa e qualitativa disponibilizada por V. Exas.

No que respeita à caracterização quantitativa são indicados pela ANA, os seguintes caudais de águas residuais domésticas para o Ano 2032 e 2062, a entregar na ETAR do Seixalinho:

ANO	Caudal médio diário (m <sup>3</sup> /d)	Caudal de Ponta (l/s)
2032	904,82	26,81
2062	1 511,73	45,65

A capacidade de tratamento da ETAR do Seixalinho é de 14.400 m<sup>3</sup>/dia, para o Ano Horizonte de projeto, estando atualmente a afluir a esta infraestrutura cerca de 40% desse volume.

R042\_01

ACF

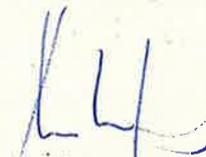
1 / 3

Facê ao exposto, a ETAR do Seixalinho apresenta capacidade de tratamento disponível, em termos quantitativos, para receber o efluente proveniente do futuro aeroporto do Montijo, considerando já as estimativas de crescimento populacional fornecidas pelo Município do Montijo, associadas à instalação do aeroporto.

No que respeita à caracterização qualitativa dos efluentes provenientes do Aeroporto do Montijo, esta deverá cumprir os VLE previstos nas Tabelas 1 e 2 do Apêndice 3 do Regulamento n.º 374/2016, publicado no DR N.º 71, de 12 de abril de 2016.

No âmbito da formalização da ligação ao sistema, deverá ser equacionada a ligação física ao subsistema do Seixalinho, estando a SIMARSUL disponível para analisar em conjunto os requisitos necessários para a mesma.

Com os melhores cumprimentos,



António Ventura

Presidente do Conselho de Administração

Anexo: Caracterização quantitativa e qualitativa das águas residuais domésticas do futuro Aeroporto.

Exmo. Senhor  
Thierry Ligonnière  
Presidente da Comissão Executiva da  
ANA SA  
Rua D Edifício 120 Aeroporto de Lisboa  
1700 -008 Lisboa Portugal

N/ Refª.: S-000160/2019 SVS/mji

V/ Refª.: 680638

Lisboa, 26 de março de 2019

Assunto: Tratamento de Resíduos do Aeroporto do Montijo

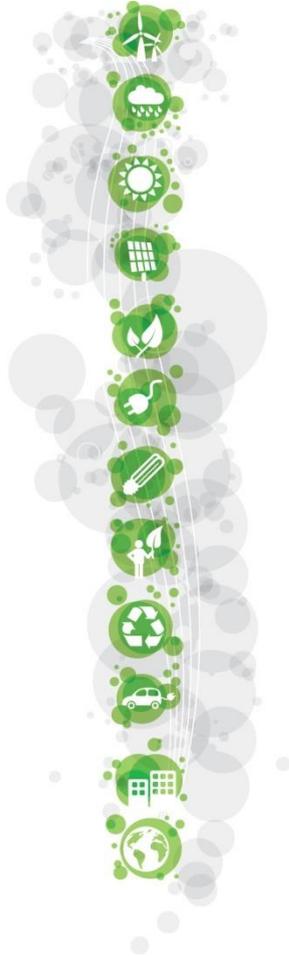
A AMARSUL – Valorização e Tratamento de Resíduos Sólidos, vem por este meio e a pedido da ANA, S.A., no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental do Aeroporto de Montijo e respetivas acessibilidades confirmar que, tendo em consideração a capacidade de tratamento bem como a tipologia de resíduo (equiparado a urbano), identificados pela PROFICO AMBIENTE E ORDENAMENTO, LDA, para a ANA, SA, tem capacidade e está devidamente licenciada para receber os resíduos produzidos no Aeroporto do Montijo até 2034, ano em que termina o atual período de concessão.

É de notar que esta aprovação é baseada na qualidade dos resíduos tendo como limite a autorização extraordinária do SEAMB à concessão da AMARSUL para a receção de resíduos de particulares.

Com os melhores cumprimentos,



Sandra V. da Silva  
Presidente da Comissão Executiva



## 4.3 – CARTAS ENVIADAS

*(Página intencionalmente deixada em branco)*

Carta registada  
com  
Aviso de Recepção

À  
Comissão Executiva de  
ANA – Aeroportos de Portugal  
Rua D Edifício 120  
Aeroporto de Lisboa  
1700-008 Lisboa

N/Refª:- 092/CA

Lisboa, 08 de julho de 2019

**Assunto:** - Aeroporto do Montijo

Ex.mos. Senhores,

Na sequência da vossa carta de 1 de julho de 2019, sobre os serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros, associados ao aumento da procura induzida pela instalação do Aeroporto do Montijo, informamos que o Grupo Barraqueiro tem grande interesse em participar no desenvolvimento desta atividade.

Face ainda às competências já adquiridas, informamos V. Exas. do nosso interesse, também, na possível ligação ao futuro aeroporto por via marítima ou fluvial.

Com os melhores cumprimentos,

**BARRAQUEIRO TRANSPORTES, S.A.**  
O Administrador Delegado

Martinho Costa



Exmo. Senhor  
Presidente do Conselho de Administração  
TST - Transportes Sul do Tejo  
**Engº José Pires Fonseca**  
Rua Marcos de Portugal - Laranjeiro  
1769-022 ALMADA

Sua referência\_  
Nossa referência\_  
Nº\_ 689707

Data\_02.07.2019

**ASSUNTO\_** Aeroporto do Montijo  
**SUBJECT\_**

No âmbito da expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa está em desenvolvimento pela ANA, SA o projeto do Aeroporto do Montijo e respetivas Acessibilidades.

Em abril de 2019 a ANA, S.A. submeteu o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) à Agência Portuguesa de Ambiente (APA) para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, em fase de Estudo Prévio, abrangendo a infraestrutura aeroportuária e as respetivas acessibilidades.

Previamente à conclusão do procedimento em curso foi considerado relevante obter informação no que respeita à oferta de transportes coletivos rodoviários que servem atualmente a zona do Montijo, verificando-se que responde às necessidades dos habitantes desta área, sobretudo no que diz respeito à ligação aos concelhos de Lisboa, Barreiro e Setúbal.

É, contudo, expectável que em fase de operação do futuro Aeroporto seja previsível a implementação de oferta de serviços rodoviários de transporte público de passageiros e o consequente aumento da procura no sistema de transportes públicos, de forma a integrar as novas necessidades associadas à instalação do Aeroporto do Montijo.

Face ao exposto vem a ANA, S.A. auscultar o interesse da operadora Transportes Sul do Tejo, em desenvolver serviços de transporte rodoviário coletivo, com o objetivo de efetuar o transporte de passageiros associado ao aumento da procura induzida pela instalação do Aeroporto do Montijo.

**COMISSÃO EXECUTIVA**

Rua D Edifício 120 Aeroporto de Lisboa  
1700-008 Lisboa Portugal  
Tel +351 218 413 900  
Fax +351 218 402 747  
www.ana.pt

NIF e Matricula na Conservatória do Registo Comercial  
de Lisboa (1º) 500 700 834 - Capital Social 200 000 000 Euros



TS  
cu

Com os melhores cumprimentos,

**Chloé Lapeyre**  
Vogal da Comissão Executiva

**Thierry Ligonnière**  
Presidente da Comissão Executiva

Exma. Senhora  
Presidente do Conselho de Administração  
Transtejo Soflusa  
**Dra. Marina Ferreira**  
Rua da Cintura do Porto de Lisboa  
Terminal Fluvial do Cais do Sodré  
1249-249 LISBOA

Sua referência\_  
Nossa referência\_  
Nº\_ 689708

Data\_02.07.2019

**ASSUNTO\_** Aeroporto do Montijo  
**SUBJECT\_**

No âmbito da expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa está em desenvolvimento pela ANA, SA o projeto do Aeroporto do Montijo e respetivas Acessibilidades.

Em abril de 2019 a ANA, S.A. submeteu o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) à Agência Portuguesa de Ambiente (APA) para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, em fase de Estudo Prévio, abrangendo a infraestrutura aeroportuária e as respetivas acessibilidades.

Previamente à conclusão do procedimento em curso foi considerado relevante obter informação no que respeita à oferta futura na ligação fluvial do Terminal do Seixalinho (Montijo)-Cais do Sodré, que serve atualmente a cidade do Montijo.

A evolução entre 2012 e 2017 manteve se constante, contudo e de acordo com as análises efetuadas é expectável que em fase de operação do futuro Aeroporto do a procura total diária e total anual de passageiros do transporte fluvial aumentará.

Face ao exposto vem a ANA, S.A. auscultar o interesse da operadora Transtejo/Soflusa, em desenvolver serviços de oferta de transporte fluvial, com o objetivo de efetuar o transporte de passageiros, trabalhadores e visitantes associado ao aumento da procura induzida pela instalação do Aeroporto do Montijo.

**COMISSÃO EXECUTIVA**

Rua D Edifício 120 Aeroporto de Lisboa  
1700-008 Lisboa Portugal  
Tel +351 218 413 900  
Fax +351 218 402 747  
www.ana.pt

NIF e Matricula na Conservatória do Registo Comercial  
de Lisboa (1\*) 500 700 834 - Capital Social 200 000 000 Euros





Com os melhores cumprimentos,

**Chloé Lapeyre**  
Vogal da Comissão Executiva

**Thierry Ligonnère**  
Presidente da Comissão Executiva

Exmo. Senhor  
Presidente do Conselho de Administração  
IEFP-Instituto Emprego e Formação Profissional  
**Dr. António Valadas da Silva**  
Rua de Xabregas, n° 52  
1949-003 LISBOA

Sua referência\_\_  
Nossa referência\_\_  
N°\_\_ 690019

Data\_05.07.2019

**ASSUNTO\_** Aeroporto do Montijo  
**SUBJECT\_**

No âmbito da expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa está em desenvolvimento pela ANA, SA o projeto do Aeroporto do Montijo e respetivas Acessibilidades.

Em abril de 2019 a ANA, S.A. submeteu o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) à Agência Portuguesa de Ambiente (APA) para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, em fase de Estudo Prévio, abrangendo a infraestrutura aeroportuária e as respetivas acessibilidades.

No âmbito da obtenção de informação adicional solicitada pela APA verificou-se que os dados disponíveis de desemprego na área dos 4 (quatro) concelhos, Montijo, Alcochete, Moita e Barreiro, apenas indicam os desempregados por níveis de escolaridade.

Assim, caso exista nas bases de dados do IEPF a informação relativa aos concelhos mencionados, solicita-se a disponibilização de informação relativa aos desempregados por categorias profissionais, indicando as suas habilitações, qualificações e experiência profissional.

Com os melhores cumprimentos,

**Chloé Lapeyre**  
Vogal da Comissão Executiva

**Thierry Ligonnière**  
Presidente da Comissão Executiva

**COMISSÃO EXECUTIVA**

Rua D Edifício 120 Aeroporto de Lisboa  
1700-008 Lisboa Portugal  
Tel +351 218 413 900  
Fax +351 218 402 747  
www.ana.pt

NIF e Matrícula na Conservatória do Registo Comercial  
de Lisboa (1ª) 500 700 834 - Capital Social 200 000 000 Euros



Exmo. Senhor  
Presidente do Conselho de Administração  
Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.  
**Eng.º Tiago Lopes Farias**  
Rua 1º de Maio, N.º 103  
1300-472 Lisboa

Sua referência\_ \_\_\_\_\_  
Nossa referência\_ \_\_\_\_\_  
N.º\_ 689709

Data\_02.07.2019

**ASSUNTO\_** Aeroporto do Montijo  
**SUBJECT\_** \_\_\_\_\_

No âmbito da expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa está em desenvolvimento pela ANA, SA o projeto do Aeroporto do Montijo e respetivas Acessibilidades.

Em abril de 2019 a ANA, S.A. submeteu o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) à Agência Portuguesa de Ambiente (APA) para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, em fase de Estudo Prévio, abrangendo a infraestrutura aeroportuária e as respetivas acessibilidades.

Previamente à conclusão do procedimento em curso foi considerado relevante obter informação no que respeita à oferta de transportes coletivos rodoviários que servem atualmente a zona do Montijo, verificando-se que responde às necessidades dos habitantes desta área, sobretudo no que diz respeito à ligação aos concelhos de Lisboa, Barreiro e Setúbal.

É expectável que em fase de operação do futuro Aeroporto se verifique o aumento da procura no sistema de transportes públicos e a consequente implementação de oferta de serviços rodoviários de transporte público de passageiros, de forma a integrar as novas necessidades associadas à instalação do Aeroporto do Montijo.

Face ao exposto vem a ANA, S.A. auscultar o interesse da Carris, em desenvolver serviços de transporte rodoviário coletivo, com o objetivo de efetuar o transporte de passageiros associado ao aumento da procura induzida pela instalação do Aeroporto do Montijo.

**COMISSÃO EXECUTIVA**

Rua D Edifício 120 Aeroporto de Lisboa  
1700-008 Lisboa Portugal  
Tel +351 218 413 900  
Fax +351 218 402 747  
www.ana.pt

NIF e Matricula na Conservatória do Registo Comercial  
de Lisboa (1º) 500 700 834 - Capital Social 200 000 000 Euros





Com os melhores cumprimentos,

**Chloé Lapeyre**  
Vogal da Comissão Executiva

**Thierry Ligonnière**  
Presidente da Comissão Executiva

Exmo. Senhor Administrador Delegado  
Barraqueiro Transportes, SA  
**Engº Martinho Santos Costa**  
Avenida Santos e Castro S/N  
1769-022 Lisboa

Sua referência\_  
Nossa referência\_  
Nº\_ 689479

Data\_01.07.2019

**ASSUNTO\_** Aeroporto do Montijo  
**SUBJECT\_**

Exmos Senhores,

No âmbito da expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, está em desenvolvimento pela ANA, SA o projeto do Aeroporto do Montijo e respetivas Acessibilidades.

Em abril de 2019 a ANA, S.A. submeteu o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) à Agência Portuguesa de Ambiente (APA) para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, em fase de Estudo Prévio, abrangendo a infraestrutura aeroportuária e as respetivas acessibilidades.

Previamente à conclusão do procedimento em curso foi considerado relevante obter informação no que respeita à oferta de transportes coletivos rodoviários que servem atualmente a zona do Montijo, verificando-se que responde às necessidades dos habitantes desta área, sobretudo no que diz respeito à ligação aos concelhos de Lisboa, Barreiro e Setúbal.

É contudo expectável que em fase de operação do futuro Aeroporto seja previsível a implementação de oferta de serviços rodoviários de transporte público de passageiros e o conseqüente aumento da procura no sistema de transportes públicos, de forma a integrar as novas necessidades associadas à instalação do Aeroporto do Montijo.

Face ao exposto vem a ANA, S.A. auscultar o interesse do Grupo Barraqueiro, em desenvolver serviços de transporte rodoviário coletivo, com o objetivo de efetuar o transporte de passageiros associado ao aumento da procura induzida pela instalação do Aeroporto do Montijo.

**COMISSÃO EXECUTIVA**

Rua D Edifício 120 Aeroporto de Lisboa  
1700-008 Lisboa Portugal  
Tel +351 218 413 900  
Fax +351 218 402 747  
www.ana.pt

NIF e Matricula na Conservatória do Registo Comercial  
de Lisboa (1º) 500 700 834 - Capital Social 200 000 000 Euros



Com os melhores cumprimentos,

**Chloé Lapeyre**  
Vogal da Comissão Executiva

**Thierry Ligonnière**  
Presidente da Comissão Executiva